

إنترناشيونال

مجلة مختلفة لقارى مختلف

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر مرة بدوت شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

مصر ليست مكانا لغسل الأموال

التقلبات الإقتصادية تكثف العواصف في النقل البحري

تطوير وحماية المنتج المحلي .. هو الحل

نوسكو تنقل أنصم طرد في مصر

محمد أبو شعيشع رئيس جمارك مصر وثورة الإصلاح ..

والجمارك الإلكترونية على الأبواب

في الإسكندرية الفقه يصنع المعجزات على مر الزمن

All girls and boys from 8 to 18 years old

Join The :

كل البنات و الفتيان من

انضم اليك :

FUTURE TRAVELER

مسافر المستقبل



تجربة

انتماء



خداوة



For more information,
please contact the
Customer Affairs Department
at (+202) 6964394 thru 99,
fax (+202) 6349727,
or e-mail

customeraff@egyptair.com.eg

Visit our website

www.egyptair.com.eg

لمزيد من التفاصيل
برجاء الإتصال
بإدارة شؤون العملاء
تليفون ٩٩-٦٩٦٤٣٩٤ (+٢٠٢)
فاكس ٦٦٤٩٧٢٧ (+٢٠٢)
أو بالبريد الإلكتروني

قم بزيارة موقعنا على الإنترنت



إعلانك في انترناشيونال يضمن لك الانتشار

اقرأ في هذا العدد

تقارير

ص ٣ عاصم السيد أحمد يؤكد أن تطوير وحماية المنتج المحلي هو الحل.
ص ٩ ريان أحمد حنفي والعوامل البشرية في أنظمة الفرد / السفينة للأبطال الأوربية.
ص ٩ دكتور آين النحراري يشير إلى التقلبات الاقتصادية تثير العواصف في النقل البحري العالي
ص ١٠ إسماعيل عناني والضريبة على أرباح سفن الصيد المصرية
ص ١٨ قراءة في تقارير برلمانية
ص ٢٨ The Adham Center for television Journalism
ص ٣١ مترعات فرنسية بأفلام عربية
ص ٤٣ نشأت الديهي والموازنة العامة للدولة في أوراق مبجلة ودفتر ترقية

حوارات

ص ٤٤ وسام غنيم تعرض معجزات الفن على مر الزمن
ص ٤٥ ولاء حمزة وإطالة على روائع الزمان

أقراء هؤلاء

ص ١٧ عبد السلام السيد أحمد يؤكد أن مصر ليست مكانا لتفصيل الأموال.
ص ١٩ محمد السيد عز الدين وأقدم الترسانات البحرية
ص ٢١٠٢ سمير معروض واللوجستيات في الموانئ ومحطات الغابات
ص ٣٣ محمد حسين صالح وآخر أخبار هيئة قناة السويس
ص ٢٤ Fernando Plaza & The Imo and its (Modus Operandi)
ص ٣٥ أين الجبالى والقلق .. والرقص فوق رمال متحركة
ص ٨٨ رجب حسن رجب وقاموس النقل البحري والتجارة الخارجية

يعتذر الدكتور / مصطفى عبد العزيز عن تقديم الجزء الخاص من المنظمة البحرية الدولية لتسبب طارفة وسيتم نشره في عدد أغسطس بشيعة الله

المقالات المنشورة في هذه
المجلة تعبر عن آراء كتابها
ويجوز إعادة النشر مع الإشارة
إلى المصدر

الاشتراك السنوي

الجمهورية اللبنانية: ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - جمهورية مصر العربية: ٥٠ جنيه مصري - باقي الدول العربية ودول العالم: ٤٠ دولار أمريكي
لبنان: ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - مصر: ٤٠ جنيه مصري - باقي الدول العربية: ٢٠ دولار أمريكي - السفن التجارية: ٤٠ دولار أمريكي

ولنا كلمة

بقلم
مستشار التحرير

تطوير وحماية المنتج المحلي ..

هو الحل



المقاطعة .. كلمة تردت كثيرا في الآونة الأخيرة دون دراسة أو وعي .. وعلى الأصوات لتنادي بمقاطعة السلع والمنتجات والمنتجات الإسرائيلية والأجنبية.

ليس هناك خلاف على ذلك بالنسبة للسلع الإسرائيلية، أما الولايات المتحدة فهناك علاقات تجارية معها لا يمكن الإستغناء عنها حاليا حيث تصدر المنتجات المصرية إلى (مريكا، ومن الصعب ان يشمل المصريون ولف صادراتهم للأسواق الأمريكية، كما ان مصر تعتمد على الفتح والأسلحة الأمريكية في الوقت الحالي ولا يمكن الإستغناء عنها ..

لذا فإن المقاطعة سيكون ضررها أكثر من نفعها .. وإذا كنا حذيفة نريد ان يكون عملنا مؤثرا فالحل هو الاتجاه سريعا إلى تطوير وحماية المنتج المحلي لتحقيق عائد أكبر من الصادرات والحد من الواردات لدعم الوحدة الاقتصادية العربية والتصدى للكتكولات الاقتصادية العملاقة التي تعمل على إغراق الأسواق العربية بمنتجات تروجها الحملات الإعلامية المخطلة ومعضها منتجات تضر ولا تنفع.

لقد سبق ان أثبتت الفسة الثلاثية (مصر والسعودية وسوريا) باعتبارها ثالث رئيسي للنفط العربية لندرتها على القيام بمسؤولياتها بالتصان مع الدول العربية لمواجهة التحديات الاقتصادية التي تواجهها هذه الدول وذلك عن طريق تكثيف التعاون والتنسيق فيما بينها على الصعيد الاقتصادي وتصان الصادرات المصرية لتشجيع توظيف الأموال العربية المستثمرة في الخارج التي تقدر بحوالي ١٥٠٠ مليار دولار واستثمارها في البلدان العربية مع تطوير قاعدة علمية وتكنولوجية لتحديث الابتكارات العربية، وإقامة شبكة من المعلومات والأعمال تربية قطاعات الاقتصاد العربي لتحقيق التنمية الدائمة في الوطن العربي.

هذا وقد أوصى مجلس إدارة الجمعية العربية لتطوير وحماية المنتج الوطني بإنشاء صندوق يتم تمويله من عدة مصادر لتعريف من حصلته على دعم ميزانية الأبحاث العلمية، وكذا دعم تصنيع المواد الخام والصادرات بجانب دعم المؤتمرات العلمية والندوات والفورمات والمنتجات الإعلامية لتطوير المنتج المحلي.

إن الدول العربية بإمكانها ان لا تتوقف لمعلم دول العالم يجب ان تنضم باقتصادها عن طريق التطوير الصناعي والتكنولوجي للحفاظ على مستوى التنافس والحد من الاستيراد بالإكتفاء الذاتي .. إننا نشتم ان نغزو صادراتنا لسواق العالم حتى تكون المقاطعة طبيعية بعد الدراسة الواعية ..

عاصم السيد أحمد

انترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة في النقل البحري وعلاقته بنظومات النقل والتجارة والمأمن والسياحة تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ١٩٩٨ لسنة ٢٠٠٤

مستشار التحرير

ريان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير والبريد الإلكتروني

ريان حسان صهي الدين شعبان

مشر التحرير

عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان

المركز الرئيسي: ب.ب. ١٤/٦٤١ بيروت

طائف / لاسكس: ٢٨٣٦ - ٣ - ٩٦١ +

محمول: ٩٤٥٥٦ - ٣ - ٩٦١ +

مصر

اسكندرية: ٤٢٧٥١١٧ - ٣ - ٥٢ +

المراسلون: ٥١ شارع فيكتور مانيول مسودة الدوير الرابع شقة ٩

E-Mail: assem355@hotmail.com

سجل تليفون: ٥٧٤٥٨٥ - ٣ - ٥٢ +

فاكس: ٥٧١٠٥٣٣ - ٣ - ٥٢ +

السويس

* المراسل: ريسان / أحمد سدي

محمول: ١٣٣١٨٤٣٢٠ - ٢ - ٥٢ +

* المراسل: عبد الرحمن مصطفى

محمول: ١٢٤٦١٤٩٤٤ - ٢ - ٥٢ +

الإسكندرية

* المراسل: محمد حسين صالح

تليفون: ٢٦٨٠٠ - ١ - ٥٢ +

E-mail: Fagr1@hotmail.com

سوريا

* المراسل: ريان ابراهيم سليم دير عطاني

تليفون وفاكس: ٧١٩٩٩ - ٧ - ٩٦١ +

السعودية - جدة

تليفون: ٦٣٣٩٨٨ - ٢ - ٩٦١ +

فاكس: ٣٣٩٤٥ - ٢ - ٩٦١ +

* المراسل: الشريف صلاح مخضار

ص ب ٢٦٨٨٢ - دبي - محمول: ٦٥٤٢ - ١ - ٩٦١ +

الولايات المتحدة الأمريكية

نيويورك

* المراسل: محمد محمود الغازي

٢٨١٨١٨٣ - ٧١٨ - ٥١ +

الوكالة المتحدة للنشر والسياحة

بنية الخضري - كورنيل الزرمة

تليفون: ٢١٥٥٧٨١ - ٣ - ٩٦١ +

تليفاكس: ٣١١٦٧٩ - ٣ - ٩٦١ +

٣١١٦٧٩ - ٣ - ٩٦١ +

دار بلال للطباعة بيروت - لبنان

توزيع في جميع أنحاء العالم

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



★ مقدمة :

في ظل خطة التطوير التي قامت الشركة بتنفيذها خلال عام ٢٠٠١/٢٠٠٠ تم تحقيق ما يلي :

- إتمام أعمال الحفر لإستقبال البواخر حتى الجيل الخامس .
- تحقيق حجم تداول ٥٥٤٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠١/٢٠٠٠ مقابل ٤٤٣٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠٠/١٩٩٩
- نسبة زيادة ٢٧% .
- معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة .

★ حقائق على الطبيعة:

- ساحات الحاويات ٤٠٠.٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠.٠٠٠ حاوية مكافئة
- المخزن المشترك LCL ٦٠٠٠ م٢
- طاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات التلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كمبري
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- محطة واحدة النقل بالطائر

★ الميناء الجاف:-

- تم إنشاء الميناء الجاف عام ١٩٩٦ على مساحة ٥٠.٠٠٠ م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المين الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .

★ نظام الحاسب الآلى :-

- استخدام أحدث التقنيات لإستقبال وإرسال بيانات السفن بنظام EDI
- وتبادل رسائل BAPLIE, MOVINS, COARRI, CODECO .
- تستخدم أجهزة كمبيوتر مجهزة لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .



★ المعدات :-

- ٣- ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٣- ونش رصيف عملاق (POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤.٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW) .
- ٦- ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠.١٠٠ طن .
- ٦- ونش ساحة عملاق R.T.G. .
- ٢٧- ونش ساحة R.S. .
- ٤٧- جزار موانئ بالمقطرة .

★ سيتم إضافة عدد ٦ ونش ساحة أرضى فى ديسمبر ٢٠٠٢ وعدد ٨ جزار موانئ بالمقطرة فى يونيو ٢٠٠٣ ، أيضا إضافة الونش (SUPER POSTPANAMAX) العملاق السابح

★ نشاط تداول البضائع :-

- الطاقة التخزينية للبضائع الصلب ٥٥.٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .
- تمتلك الشركة وشحن عالميين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / ساعة
- للودن الواحد .
- تقوم الشركة بتطوير الطاقة التخزينية للوصول إلى حجم تداول ٨٠.٠٠٠ طن فى مايو المقبل .



فاكس : ٢٠٦٦٦٧-٤١٩/٠٢٠٦٦٣٣٩٧
e-mail:info@pschc.com

تليفون : ٢٠٦٦٣٣٥٨١٢ / ٢٠٦٦٣٣١٥٢
صناديق بريد : ١٢٣٩ بريد جديد مصر

web site:www.pschc.com



Arabian Gulf Marine Trading Co.

Shipping Agency



EVERGREEN



OCEANS WERE BLUE

NOW THEY ARE GREEN

Cairo

11 Hated El Anbar Ashmawy St. Almaza HELIOPOLIS
P.O. Box 2787 El Hana Zip: 11361
Tel: 202 4140354 - 2901337 MGT Tel: 202 4145130
Telefax: 202 4501137 - 1146354 - Telex: 208118 BADRC UN
e-mail: gtbdr@ed.egnet.net - baha@goga.net

Alex

11 Hussin Noub st., El hai El Latini
P.O. Box 215 El Marahya
Tel: 203 399005/6 - 203 4971200/300 - 203 4971361/2/3
Telefax: 203 4971095 - MGT Tel: 203 4971400
E-mail: evergreenaxd-mgt@gbdr-marine.com.eg
evergreenaxd-az@gbdr-marine.com.eg

Port Said

19 El Gabarty St. P80, Egypt P.O. Box 77 Zip 42111 EGYPT
Tel: 2080 233099 - 327736 MGT 2080 329770
Telefax: 2080 323595 - 233999 Telex: 63199 GBDR UN
E-Mail: gtbdr@avezzcanal.net
evergreenpad@bac.com.eg

EVERGREEN

SUEZ

33 El Shakhada St. Suez Egypt
p.o. Box 120 Zip 43511 Egypt
Tel: 2062 311521 - 338935/ Telex: 2062 311624
Telex 660015UZ UN
e-mail: eqbdraz@fsuez.com.eg

ECHCO**Egyptian Container Handling Co.****الشركة المصرية لتداول الحاويات (ش.م.م)**

وهي أول شركة مساهمة مصرية خاصة تم الترخيص لها بمزاولة نشاط تداول الحاويات بجميع أنواعها في الموانئ المصرية وتمارس نشاطها مبدئياً في ميناء الأدبية. فهي تقوم بتداول الحاويات بالخط الملاحي العالمي الأمريكي (APL) ومن المتوقع أن يصل حجمها خلال العام القادم بما لا يقل عن (٥٠ ألف) حاوية مبطية.



بدأت الشركة في ١٧/٦/١٩٩٨

بتداول عدد ١٨٥ حاوية مكافئة

شهرياً أما الآن فنناول ٣١١٩

حاوية مكافئة شهرياً.

تملك معدات ثقيلة وحديثة لمناولة الحاويات بجميع أنواعها كما تناول وتقدم خدمات تخزين للحاويات المبردة (Reefers) التي بلغت خلال عام ١٩٩٨ حتى تاريخه الى ١٠٠ حاوية. كما تملك ساحات للتخزين مساحتها ٣٠٠٠ متر في ميناء الأدبية.



ساهمت الشركة في تنشيط

حركة النقل فيما بين الموانئ

المصرية لنقل الحاويات الترانزيت

من الأدبية الى الموانئ الأخرى

مستخدمه النقل بالقطار

وكذلك النقل البري بالسيارات.

إدارة الشركة بمدينة القاهرة - ٥ ش فريد من ش الثورة - مصر الجديدة

تليفون : ٤ - ٢/٤١٤١٥٩٠ فاكس : ٢/٤١٤١٨٨٥

بورسعيد : ٢١ ش الجبرتي

تليفون : ٣٥٢٩٤١ - ٣٥٢٩٤٠ فاكس : ٣٦/٣٥٢٩٤٣

السويس - ميناء الأدبية

تليفون وفاكس : ٣٦ - ٤٤١ / ٣٦ - ٤٤٢

البقاء لله وحده

اللواء بحرى / عاصم السيد أحمد

المحاسب / رجب حسن رجب

و أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها

ينعون بمزيد من الحزن والألم

أخاً غالياً وزميلأً عزيزأً كان نموذجأً للإخلاص والتفانى فى العمل

ومثالأً للجدية وظهرأه اليد وتقوى الله



المرحوم بإذن الله

اللواء بحرى متقاعد

أحمد مدحت عبد البارى

الذى فقدته أسرة النقل البحرى المصرى

عزأؤنا فيه رضوانأً من الله وعفوأً وغفرانأً

طيب الله ثراه وألهمنا وأهله الصبر والسلوان

العوامل البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية (١)



الريان / أحمد حنفي

محاضر أول - قسم السلامة البحرية

كلية النقل البحري والتكنولوجيا - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

في الأعداد السابقة استعرضت دراسات تتعلق بالسلامة البحرية وبدان الحديث عن دراسة أجراها قسم الحوادث البحرية التابع لفرع الأحوال البحرية دراسة أوروبية Canadian Coast Guard التي تتلخص في أهمية وجود علاقة جيدة بين أفراد طاقم المصسى (البومج) التاء الملاحة والمناورات.

ثم استعرضت دراسة أمريكية أجراها المجلس القومي للبحوث والتي تتلخص بالتطبيقات الفعالة في السفن التجارية الأمريكية Effective Manning of The U.S Merchant Fleet وتأتي مع هذه السلسلة من الدراسات بالبحث عن دراسة أجراها مجلس البحوث للاتحاد الأوروبي تحت عنوان Human Factors in the Man/Ship Systems for the European Fleets

البحرية الأوروبية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

تقديم

لقد أظهرت النتائج النهائية والأخيرة للتحقيق الذي تم من خلال شركات التأمين بأن من ١٠ إلى ٨٠٪ من الحوادث التي حدثت بالبحر كانت نتيجة لنقص التدريب هذه الحقيقة من وجهة نظر الخبراء، تلامس تفسير قوانين التأمين، فإنهم في تقدير البعثات الإنسانية والتفاعلية البشرية بين السفن والحوادث والتسبب فيها خطأ الإنسان فإنها مازالت مفرقة وذلك لأن الإنسان لديه رائي يكن الاعتماد عليها مازالت فرصة خطأ الإنسان.

ولعدم التحمل لذلك الهائل من الحوادث الناتجة عن خطأ الإنسان فإن أنظمة عمل قليلة قد أصبحت تحليلات قد تمت بخصوص هذه العوامل والتي قد تؤثر إلى أخطأ الإنسان.

بالرغم من أن هذه الأخطاء من صنع الإنسان فإنه لا يستطيع اللوم بأن يمكن أن تؤثر على إمكانية القيام بعمله على الممكن فإن التصميم يمكن أن يكون ذو أهمية.

يعلم أن يكون هناك عيب في تصميم العمل أو تقصير في المعلومات وقد تكون واحدة من العظام الأرضية غير عريقة ولكن بعد الإحصائيات الخاصة بهذا الموضوع يجب أن يكون هناك منظور عالمي واحد، ينظر إلى العمل وفروص معيشة الطاقم على ظهر السفينة كما هي معرفة بالنص في المشروع البعدي والسمي بالـ (Man Ship Interface System) M-SIS.

إن المهمل من دراسة هذه المواضيع هو أن يكون على سبيل المثال (تأجيل الإنسان) لكي يمكن رؤيتها وإيجاد الحلول لتقليل وقوع أخطأ الإنسان.

الفرق بين هذه الدراسة هو يجب أن يوضع في الاعتبار بأن السفن التجارية البحرية في الأوقات الماضية لها مستويات مختلفة من التكنولوجيا وهي تمثل بهيات مختلفة بكرة القوانين الدولية للرد على الخطأ. وهي تختلف أيضاً في مستوى التقنيات الحديثة على اختلاف وظائف السفن وكذا أنظمة عملها. وذلك فإن طرق العمل والأنظمة لأطقم العاملة على ظهر السفن قد لا تكون مهيمنة واحدة، علاوة على اختلاف تصميم تعليم الطاقم وتدريبهم وتجهيزهم وكذلك اختلاف إدارة السفن وسماكي السفن وإجراءات أعمالها.

بالنظر إلى الظروف المذكورة فإنه من الغير عملي بأن العمل على صورة كاملة لوقت الأساطيل الأوروبية وأعضائها. ولذلك فإن البحث يتعامل مع النقل

البحري ويجب عليه مواجهة التعقيدات العريضة لهذه الأحداث ولكن تأكيدها بعقيدة نتائج التحقيقات السابقة ووضعها كدلائل للتشامل مع الموضوع بطريقة منظمة.

ولأغراض الدراسة العملية فقد تم تصميم أسئلة فطلي العوامل المؤثرة الهامة: الربابة والضباب وطاقم السفينة وبالتالي السفن وسكان السفن جميعهم قد تم إدخالهم في نظام السفينة وعلى أسس نتائجهم فقد تم التقييم الذاتي والإقتصادي بفرع علاني، رها هي الإجراء المفرقة والمناجسة التي تتخذ في هذه المرحلة بالإعتماد الإلهزات والوسائل، ومركبة السفينة وتنظيم العمل ومعياري التدريب وأدوات التدريب ومعايير الكلفة وكذا تسهيلات التدريب ومواعيل العمل.

ويوضح في الأجزاء ثلاثة هيات من الهئية الفنية والهيئة الاقتصادية وهيئة إكسائيات العمل للاتحاد لأعمال الملاحة. بعد التحليلات الخاصة للأعمال الملاحة فإن المهمة الأخيرة لتتكون على تعليم الكلفة/التدريب للمعايير المفرقة.

أظهرت فطرات الخطأ بأن الظروف صعبة وتحليلات الكلفة/الوقت لا يمكن معيار مقترن ستكون صعب جداً ما لم يتم التقييم بصورة عامة.

والأمر السبب بأن المهمة المفرقة بالمجد نحو الإقرب العمل والأساليب والإجراءات بين المعايير المختلفة وعام تحليل الكلفة/الوقت. أن تحليل عائد الكلفة يؤدي إلى اتخاذ القرار، وهي طريقة عامة لتحديد كل العوامل المؤثرة للقرار ووضعها في جدات مألوفة.

عند الأخذ في الاعتبار النقل البحري وتراجع مشروم فطد MASIC فإن تقييم الكلفة/الوقت الدالة بعد كموشوم مسالة نسبي جداً يجب معتمد على ظروف عديدة ويتاح إلى مواصفات مختارة بتعانة. ولرئيسة الكلفة/الوقت فطد مقرر تحليل الكلفة/العائد قد تم إعصاده ونظواتها مذكورة كالتالي:

١- تعريف الوقت المسند (خط الأساس) ذو أهمية قصوى للتحليل يجب أن تعرف كل تقاسي ومخرجات لكل من الكلفة/الوقت والأنظمة الحالية.

٢- التقييم الجيد يجب أن يقارن بين أكثر من حل. إن المثلثة ليست فطد لوضع أفضل حل مقابل الهدف الذي تشير إلى التكاليف والعوائد الناتجة من حل معين. ج- إن المشكلة الأخيرة للخطأ أنها ذات أهمية عالية من حيث الإقتصاد وإدارة الفكره فسالوقت يؤثر على الفعسية الإقتصادية للتكاليف والعوائد كذلك تؤثر

على الحرفية والتكنولوجيا القابلة للتطبيق.

د- العوامل القرارات تعتمد على المخاطرة وذلك غالباً ما تتعامل مع الجهول الغير مؤكد.

جميع البيانات تشمل عملية جمع البيانات لمهتدين والتي تم تصنيفها طبقاً لجميع جمع المعلومات وفي الواقع فإن هذه المرحلة من المشروع تختص بالبيانات المتعلقة بعملية البيانات الفعلية المتعلقة بمعايير كل من السفينة والطاقم. وقد تم جمع البيانات المتكررة من طابقين طرح مجموعتين من الأسئلة لكل من خبراء وملاك الأسطول الأوروبي وقد قسمت الأسئلة سابقة الذكر إلى خمسة أقسام:

القسم الأول: ويحكون من أسئلة عامة عن السفينة وتكون أيها الطاقم.

القسم الثاني: ويخص بالأسئلة المتعلقة بالوقت والفعالية على ظهر السفينة.

القسم الثالث: ويخص بتأجيل وتدريب أفراد الطاقم وكذا التأهيل التخصصي للأفراد.

القسم الرابع: ويخص بالبيانات والاتصالات تختلف مراحل عمل السفينة وكذا إحصائية الاتصالات بين السفينة والبر.

القسم الخامس: ويتعلق بإستخدام المعدات الفنية للسفينة والمساكن التي تظهر خلال أعمال الإبحار والعمليات على ظهر السفينة. تم تحليل البيانات المجمعة بواسطة برنامج إحصائي والذي يستخدم عدة أنواع من التقنيات مثل التحليل باستخدام الجدول التفاضلية وتحليل الاختلاف المربع والتحليل العنقودي، ويمكن باستخدام الجدول التفاضلية الربط بين العديد من الأسئلة الخاصة بنطاق مختلفة مثلاً بين الربط بين الأسئلة الخاصة بالبحر، العمل، الأجهزة بالبعائد الفنية الجدة. وقد تم استخدام الاختبار التبريعي للتحأكد من أن العلاقة بين هذه الأسئلة لا يمكن مجرد مساهمة.

ومن الطرق الإحصائية الأخرى التي تم إستخدامها هو التحليل العنقودي ويشمل هذا التحليل تصنيف عناصر التحليل إلى مجموعات متجانسة كل عناصر كل مجموعة مستقلة بفر الإمكان بينما تختلف كل مجموعة عن الأخرى بفر الإمكان. ويهدف التحليل العنقودي إلى إكتشاف التشابه والاختلاف بين العناصر (والتي هي نفس الشيء أن أفراد كراد) ما يمكنها من التنبؤ بفر نفس المجموعة من الأشخاص لها نفس الموصفات وتعتبر عملية تحليل البيانات دعم إضافي للعمل

الحاص بالمهام اللاحقة.

البيانات-

هذا الجزء من المشروع هو عملية تحليل البيانات في ثلاث مراحل وتم تقسيم هذه المرحلة إلى ثلاث مهام الأولى كانت بغرض تحديد العوائق الفعلية للخدمات خلال المرحلة الختلفة لعمل السفينة وأيضاً فحص الجسول الجديدة بالنظر إلى تكوين الأنظمة وتنظيم العمل على سطح السفينة وتصديق مراحل عمل السفينة تم اختيار رحلة تجاربه كاملة والأخذ في الاعتبار التفاصيل الكاملة لكل المراحل.

مراحل العمل- أ- تبادل البضائع والعمليات التجارية في المياه.

ب- تجهيزات السفينة للمبادرة والمناورة للفرع إلى ظهر بحر.

ج- الإبحار على ظهر بحر.

د- تجهيزات السفينة ومناورتها للوصل.

وقد أصبحت الأسئلة:

أ- الصيانة العادية.

ب- الصيانة والإصلاح للأجهزة.

ج- تخطيط هذه المرحلة من البارت تعارن الشركاء، وأخيراً، وفي قطاع السفن المتصين إلى شركات وملاك مختلفين وسنن ذات خصيات مختلفة وذو مناطق عمل تجارية مختلفة.

وتأتي ضرورة الاتصال بخبراء، سنن أوروبية ذات خصيات مختلفة بسبب ثلاث عوامل رئيسية:

١- اختلاف مؤولات الطاقم.

٢- اختلاف مستويات التعليم.

٣- اختلاف الأنظمة.

وقد تم تحقيق أهداف هذه المرحلة من خلال إستطلاع ورسم مفصل للغاية مباشر على ظهر السفن بغرض جمع البيانات الفعلية الخاصة بالبعائدات. وقد أمكن من خلال تحديد خدمات وواجبات الطاقم وتنظيم البعثات والتعامل عليها عمل كل معلومات قادر على عمل تحليلات متفنة. وتم عمل مثال من خلال مشروع MASIC يتجسرو دقيق عن السفن الإسبانية والألمانية وخلال هذه الفترة من المهمة أعير تحليل الإجهادات والبيانات الجدة ضروري لسببين:

١- لتحديد فلسفة ملاك السفن في تنظيم سفنهم وأساليب تنظيم العمل على السفن وذلك لإستخدام النتائج في المهام اللاحقة.

٢- للتحقق من إمكانية إعادة تحديد مبريات الخدمات- وطبقاً لفلسفة ملاك السفن وذلك لتطويع نموذج لمرجات الخدمات من خلال مشروع MASTS.

التقلبات الاقتصادية تثير العواصف في النقل البحري العالمي

★ الجزء الأول ★



د. أمين الشراوي

تتبل منطقة الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا إحدى المناطق الإنتاجية العظيمة في العالم بما تضمه من دول ذات اقتصاديات مختلفة في حجم البياض والصين وكوريا وسنغافورة وماليزيا وتايوان والواقع أن الحجم العاشر من البضائع المتولدة من التجارة الخارجية قد جعل من موانئ هذه الدول موانئ بحري عظيمة وإمكانات هائلة لتستطيع استيعاب وتداول الحجم العاشر من البضاعة الصادرة والواردة عبر هذه الموانئ وتثير الإحصائيات أن أعداد الحاويات المنقولة بين موانئ هذه المنطقة فقط في إطار حركة إعادة الشحن بين الموانئ المحورية والموانئ الأفيضية بلغت ٨ مليون حاوية مكافئة TEU.

محطات وأخبار

مشروعات استثمارية في منطقة الإسماعيلية

أعلن عشرة الجبوري رئيس المنطقة الحرة العامة بالإسماعيلية مؤلفة مجلس إدارة المنطقة على إقامتها خمسة مشروعات استثمارية جديدة العام الحالي على مساحة ١٧ ألف فدان موزعة باستثمارات تصل إلى ٢٧ مليون دولار، وتضم بشفنجل الذهب - مصر عسري وأجنس تصل إجموعهم إلى ٥١٢ ألف دولار سنوي، وهي:

- مشروع مصرى إلتاج مشرق لإنتاج وتصنيع المواد والنسوجات من القطن المصري باستثمارات ٢٥ مليون دولار.
- مشروع صناعي لتجميع محطيات خلية مياه البحر واللاز معالجة بإرسال ٥٠٠ ألف دولار.
- مشروع صناعي لتجميع وحدات حث مواد كيميائية لمعالجة التبريل الخام بإرسال ٣٠٠ ألف دولار.
- مشروع صناعي لإنتاج الورق الصحي بإرسال ٥٠٠ ألف دولار.
- مشروع تخزين المركبات الكهربائية وصناديق التبريد وسفن السرعة وطليات رفع البوابات وإرسال ٥٠٠ ألف دولار.

حركة الشحن على خط الأنابيب
أصدرت "إنتايس إن إس بي" الشرق الأوسط بدي تقرير الإحصائي مركزاً أن إنتاج دول الخليج من النفط مرشح لزيادة ملحوظة قدر تقديرياً إلى ٣.٠ مليون برميل في السنة، وإحصائية لتأثير الإحصائي لتقدير الخليجية بحلول عام ٢٠١٠. وأشار التقرير إلى أن نسبة الإجمالي لدول الشرق الأوسط زاد بنسبة ٢٠٠٪ خلال الفترة من ١٩٥٧ إلى ١٩٩٩ ليصل إلى ٥١٥ مليار دولار مقابل ١٧٠ مليار دولار.

تجمع الكوميسا يطلب الخبرة المصرية
زار وفد دول تجمع الكوميسا القاهرة وطلب الإحصاء العام للفرع التجارية الإحصائية بالبحر المصري في تطبيق قانون التأسيس ومنع الاحتكار وذلك لتطبيقه على التجارة اليمنية في دول التجمع، وقد أشار نائب رئيس إحصاء القبر إلى أن هناك فترات معينة كبر للإحصاء أن يورفا دول التجمع للإحصاءة فإن دول المجال حين إصدار مصر قرار تنظيم التأسيس منع الاحتكار.

إزالة محطات الشحن الجوى

تم الاتفاق بين وزارة الطيران والشحنات الخارجية على إزالة عدد من المحطات التي تواجده حركة شحن الصادرات على مدار الطائرات المصرية لتتحقق الاستقلال الأمثل لإمكانات مصر للطيران في نقل البضائع للخارج وخاصة بعد استحقاق أوروبا أمام المنتجات الزراعية المصرية، وأشار الرئيس أحمد مقلات وزير الطيران إلى أنه تم تغطية ٢٠٠ ألف دولار من المصارف المصرية للخارج، وتم الاتفاق بين مصر للطيران والأجهزة المعنية بالتصدير والصناعات والتصدير الجديدة لإستقلال العمل التصديرية بالطائرات المصرية.

الخطوط الملاحية على إحداث تغيير كبير في جدول تردداتها وبحارها من الجنا وإليه وإلتاج موانئ أخرى في اليابان للتردد ونقل البضائع، لكن التكلفة المرتفعة لإستخدام تسهيلات الموانئ اليابانية فرضت على العديد من الخطوط الملاحية تغييرات بمعدلات إعادة الشحن في برسان وإس في طوكيو أو يوكوهاما للثلاث بين منها الشحن المباشر في سفن الحاويات ذات الترددات المتدايرة على سفن الحاويات، وبملا من ذلك مع جميع البضائع والتقلبات في الموانئ الأفيضية في غرب اليابان تم تسكين الشحنات الأفيضية إلى برسان حيث يتم إعادة شحنها على سفن الحاويات الأخرى في طريقها إلى وجهتها النهائية.

٢- إعادة توجيه سفن الحاويات للرافدية في المنطقة
أخذت في الإحصائية للملاحة اليابانية وأثرية بين هناك صياحات سفن الحاويات الأفيضية التي تضم ليبيا - الرافدية - ليبيا - الحوري، سفينة الحاويات الأخرى، فإن الزيادة في أعداد السفن يدخلون وأندالو في الموانئ والتي تأتي يستحسب في دول التجارة معدلات النمو الاقتصادي والتبادل التجاري الدولي بين دول هذه المنطقة بعضها البعض أو بين دول هذه المنطقة وبعضها من دول العالم، مثل تحديد إمكانية علاقات والتداول والتعاون الخاصة بالحاويات في هذه الموانئ، بحيث يمكن عليها الإستجابة للأبعاد الاقتصادية من الإحصائية ولا تعترض لشركات الشحن والإحصائيات التجارية والتسويق والتي يتولد عنها إستيفاضات معدلات النمو الاقتصادي، وكذلك في الإستجابة بحطاطات الحاويات في دول الموانئ، مما يعني تأثيراً سلبياً على قدرة التأسيسية وترتيبها على من قبل تفصيل الخطوط الكبرى والرافدية لتقليل بسفن الحاويات وتحملها عنها إلى موانئ أخرى بدولة لبنان في وضع تناسلي الخطوط، ومن ثم يتضح خدمات تفصيل الخطوط، مع أن يتضح السبب دور الإحصائية السريعة نسبياً من جانب العديد من موانئ دول الإستثمارات التطورات بترجيح دور كبير من الإستثمارات تطوير طاقات وإمكانات هذه الموانئ.

وعلى جانب الشركات الملاحية لتقليل بسفن الحاويات الأفيضية فإنها إحصائية لتقليل الزيادة في الطلب على خدماتها المشاركة في الشحن الدولي في إلتاحيات مشاركة في الشحن الدولي Slot Sharing وأصلا طلبات بناء من سفن جديدة.

والله ولي التوفيق

أثر هذا القرار أخذت الأمور تتحسن تدريجياً ومع تنقل الإستثمارات وإلتعاض حركة التجارة الخارجية نسبياً أخذت العديد من الخطوط الملاحية لتقليل بسفن الحاويات في التسرد على الموانئ الأفيضية في هونغ منه، وسايبرن، وتان كار، وسراحم من إلتاحية هذه الموانئ يشبه النقل الكيفية لتقليل بسفن الحاويات الرافدية في منطقة جنوب شرق آسيا، وسارعت الحكومة اليابانية إلى إستثمار هذا التطور الإيجابي بالداخل في مشروع كبير لإنشاء ميناء - رئيسي جديد في لونغ تيان مشاركة إحدى الشركات المتنافسة في الملاحة في مجال إنشاء وإدارة محطات الأفيضية في كوريا الجنوبية قامت الحكومة بالمالا، مشروع تفصيل الخدمات البحرية القصيرة المدى يسمى "Wolver System" والذي كان يقضي بفسر نقل البضائع والحاويات خلال الرحلات البحرية القصيرة على السفن الرافدية للعلم، وكذلك مع الإلتا، فإن الرسوم يدخلون متناقصين جدد في النقل بالحاويات للبريطان للكونية مما ساهم في جعل المتنافسة بين الخطوط الملاحية والإلتا، وخاصة بين الخدمات المقدمة، وخاصة بين ميناء برسان والموانئ اليابانية والإلتامية حول شبه الجزيرة الكورية.

أما عن تايوان، فإن الأوضاع الاقتصادية هناك شديدة التأثر بالوضع السياسي وخاصة العلاقات مع الصين، ويعتقد الكثير من خبراء المال الجوى أن مستقبل ميناء كوشونغ مستعد له إلى درجة كبيرة طيبة علاقات العديد من تايوان باعتباره ميناء محوري للعديد من الخطوط الملاحية وخصوصية سفن الحاويات الأفيضية من الموانئ الأفيضية للصينية، في البداية وقبل حدوث إلتا في العلاقات السياسية كان التعامل التجاري وتداول البضائع يتم من طريق ميناء، ثالث دولة أخرى وهو الأسر الذي لم ينجحته الإرد الإحصائية للأسر أيضاً إضافة على التكلفة لتقليل، لكن بحلول منتصف العقد الماضي رحبت السلطات في تايوان بإلتاحات العديد من الموانئ الرافدية في الصين لينا، كوشونغ كميناء محوري لتجميع نقلها بين الموانئ الحوري الموانئ اليابانية لم تكن بعيدة عن رباح التغيير سواء، تلك التي سبقتها العوامل الاقتصادية أو الصينية عن كارة زوال ميناء كوبي ١٩٩٥ والتي دمرت أجزاء شاسعة من ميناء أجبر العديد من

وبمرغم الدولت العالية للنمو الاقتصادي في العديد من دول هذه المنطقة إلا أن العديد من الاقتصاديات كانت عرضة للأزمات والتقلبات الاقتصادية الحادة الناشئة عن أزمة البورصات الآسيوية في أواخر عقد التسعينات من القرن الماضي، والأزمات الاقتصادية الناشئة عن التقلبات الحادة في أسعار صرف عملات بعض الدول نتيجة المضاربة المستمرة عليها، وتعرض إقتصاديات عديدة للأزمات السلبية لدورات الركود والكساد العالمي من وقت لآخر، ما أسبق على هذه المنطقة ربما من أثر الإلتا الاقتصادية قصير المدى، الأمر الذي يتطلب من القطاعين الاقتصادي والمخلفة ميناء ذاتة لمواجاة التغيرات من المشكلات ذات الآثار الواسعة، كان سوق النقل بسفن الحاويات في مقدمة القطاعات الاقتصادية التي حاولت الإستجابة لشل هذه التغيرات والتطورات التي ولدت آثاراً سلبية فقلت في إحصائية الطلب على خدمات النقل بسفن الحاويات، وإلتاحات ملحوظة في التوالين في ظل زيادة عرض خدمة النقل، مما فرض على العديد من الشركات الملاحية العمل على زيادة المجال إصادة مشكلة عملياتها التشغيلية بهدف إحداث قدر من الرشيد والكفاءة.

٣- خطط السياسات الاقتصادية للحكومة
لفعل الفرق الأقتصادي بصيرتية كميناء لإلتا عقد التأسيسات - خطط السياسات البحرية الحكومية لدول هذه المنطقة خلال التسعينات وتاريخه نحو تخفيف قبضة التدخل التتليفي المباشر في رسم سياسات الشركات الملاحية أو فرض توجهات معينة عليها والإكتفاء برسم خطوط عامة تتحرك هذه الشركات في إطارها، حيث تتاح لها حرية أكبر في الإستجابة لتطورات وتقلبات السوق ورفض التغيير لإلتا لمواجاةها. فإن ماليزيا قامت ميناء ميناء كلاج بخصخصة محطة الحاويات بها في أوائل التسعينات لم خصخصة المحطة الجوى التشغيلية والمساعدة في الجنا، الجوى بداية ١٩٩٣ وفي ١٩٩٥ قامت بخصخصة جميع الأنشطة والخدمات في القطاع الجوى الجديد الذي يعتبر أحدث امتداد لخطلة التغيرات والتطوير في ميناء كلاج، في فيليبستين في منتصف التسعينات قررت الولايات المتحدة في المقاطعة التجارية الأمريكية على التجارة القيتانية وهي المقاطعة التي شكلت عبئا قتيلاً على الإقتصاد القيتنامي، وعلى

الضريبة على أرباح سفن الصيد المصرية

بسم الله الرحمن الرحيم

"وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه وهذا ملح أجاج ومن كل تأكلون لحماً طرياً وتستخرجون حليه تلبسونها وترى الفلك فيه مواخر لتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون" صدق الله العظيم - سورة فاطر - آية (١٢)



يعيش عشرات الآلاف من المصريين على حرفة صيد الأسماك، حيث تمتد السواحل المصرية لآلاف الكيلومترات شرقاً وشمالاً على سواحل البحر الأحمر والبحر المتوسط هذا إلى جانب البحيرات المنتشرة في مصر وأهمها بحيرة السد العالي، حيث تنتشر سفن الصيد في جميع هذه الأماكن من السفن والمراكب والفلايك وتعود لنا بالصيد الوفير من خيرات البحر.

إسماعيل عتاني
باحث في النظم الضريبية
رئيس الجمعية المصرية لحماية العامة والضرائب

طرق ممارسة هذه النشاط. (٤) مصرصوات أخرى يقدم عنها مستندات مثبته لها، وتدخل تحت بند مصرصوات الإدارة. كما أصدرت مصلحة الضرائب تعليماتها التنفيذية رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٧ أضافت فيها إلى التعليمات رقم ٢ لسنة ١٩٩٠ - سافة الذكر - الآتي:

توجه المصلحة نظر مأموريها إلى ضرورة مراعاة الآتي عند الحاسبة في الحالات التالية:

(١) مراعاة فترات التصرف الإجمالي المحددة بقرارات صادرة من الهيئة العامة لتسيمة الثروة السمكية أو غيرها من الجهات الرئيسية ذات الاختصاص مثل قوات حرس الحدود أو شرطة المسطحات المائية، وفقاً للقرارات الصادرة لكل منطقة صيد على حدة، وكما مراعاة فترات التصرف الأخرى لتسيمة الثروات الطبيعية التي تعترض لها بعض مناطق الصيد طبقاً لبيان مصلحة الموانئ والمنازل (التفتيش البحري)، أو القوات البحرية بجمهورية مصر العربية، وذلك بعد أن تتحقق منه المأمورية، وتأييد فترات التوقف المذكورة في الإنجاز.

(٢) مراعى الاسترشاد بالبيانات المستخرجة من الجهات الرسمية عند تحديد كمية الإنجاز، ونوعه، والأسعار في كل منطقة صيد من سنة الحاسبة.

(٣) بالنسبة لأسماك التصدير المنجزة من بحيرة البردويل أو غيرها يتم الإسترشاد بالبيانات الموجودة لدى الهيئة العامة لتسيمة الثروة السمكية عند تحديد كميات التصدير. كما صدرت تعليمات المصلحة رقم ٢٥ لسنة ١٩٩٧ والتي أكدت فيه على التعليمات سافة الذكر رقم ٢ لسنة ١٩٩٠، ٢٢، ١٩٩٢ لسنة ١٩٩٢

والله الموفق..



أو القوارب والفلايك، والذي يتم الحصول عليه من المعادلة الآتية:
عدد مصرصوات في السنة % عدد الطارات في السنة % متوسط سعر الكيلو X ٢٠ /كم/ طاروة
أما بالنسبة للمراكب والقوارب الشراعية أو الفلايك فتحدد قيمة الإنجاز المباح من

الفترة لأخصان	عدد مصرصوات في السنة	عدد الطارات في الشرة الواحدة	وزن السمك بالطن الواحدة
- أقل من ٢٥ حصان.	٧٥	١٠	٢٠ كم
- من ٢٥ إلى ٥٠ حصان.	٧٠	١٥	٢٠ كم
- من ٥١ إلى ٦٥ حصان.	٦٠	٢٠	٢٠ كم
- من ٦٦ إلى ١٠٠ حصان.	٦٠	٢٥	٢٠ كم
- من ١٠١ إلى ١٥٠ حصان.	٣٥	٣٥	٢٠ كم
- من ١٥١ إلى ٢٠٠ حصان.	٣٠	٧٥	٢٠ كم
- من ٢٠١ إلى ٢٥٠ حصان.	٣٠	٧٥	٢٠ كم

خلا، المعادلة التالية:
الإنجاز (البرسي الممر) = عدد أيام العمل X متوسط سعر الكيلو خلال العام

رابعة: بالنسبة للمراكب العامة في بحيرة السد العالي بموانئ:

حيث أن إنتاج المراكب العامة في هذه المنطقة يتم تسريعه عن طريق شركة مصر أسوان لصيد وتصنيع الأسماك، والشركة المصرية لتسويق الأسماك، لذلك يتم الحصول على معاللات كل مركب من هذه المراكب أو أية جهة أخرى يمكن الحصول منها على حجم المعاللات، بالنسبة لكل مركب، وفي كل قيمة الإنجاز بالنسبة لها، وتطبق عليها نسبة إجمالي الربح المذكورة والتعليمات رقم ١٥/٢٠.

خامسة: بالنسبة لمصرصوات الإدارة:

روعي في تحديد نسبة الربح كسالة مصرصوات التصدير التي تخضعها ظروف ممارسة هذا النشاط، ولذلك تخضع غط مصرصوات الإدارة المناسبة والملائمة للنشاط، والتي تخص سنة الحاسبة مثل: (١) مصرصوات استخراج الرضعة. (٢) مصرصوات الاشتراك -إن وجدت- في الاتحاد التعاوني للشروة المائية أو الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك. (٣) مصرصوات الثروة التي قد تستلزمها

تجرباً لأسس حاسبة نشاط مركب صيد الأسماك سواء ألك منها أو القوارب والمراكب الشراعية التي تعمل في البحيرات ونهر النيل ورواده والترع والمصارف المنتشرة على مستوى الجمهورية في الحالات الآتية:

(أ) المراكب الآتية: تحدد عدد سرعات هذه المراكب خلال السنة حسب فئات الثروة المباحن الموضحة فيما بعد.

الفترة لأخصان	عدد مصرصوات في السنة	عدد الطارات في الشرة الواحدة	وزن السمك بالطن الواحدة
- أقل من ٢٥ حصان.	٧٥	١٠	٢٠ كم
- من ٢٥ إلى ٥٠ حصان.	٧٠	١٥	٢٠ كم
- من ٥١ إلى ٦٥ حصان.	٦٠	٢٠	٢٠ كم
- من ٦٦ إلى ١٠٠ حصان.	٦٠	٢٥	٢٠ كم
- من ١٠١ إلى ١٥٠ حصان.	٣٥	٣٥	٢٠ كم
- من ١٥١ إلى ٢٠٠ حصان.	٣٠	٧٥	٢٠ كم
- من ٢٠١ إلى ٢٥٠ حصان.	٣٠	٧٥	٢٠ كم

وكذلك الإنتاج للمراكب في السرعة الواحدة بالطاروة علماً بأن وزن السمك بالطاروة الواحدة ٢٠ كم

والنسبة للمراكب الآتية الأكثر من ٢٠٠ حصان (وهي قليلة نسبياً) برأى النظر في تحديد إنتاجها في ضوء ما هو مقرر للفة الأكثر من ١٥٠ حصان، وحتى ٢٠٠ حصان. أما المركب العامة في منطقة الحماة، وخليج السويس، فيترك تحديد عدد سرعاتها النسبة المئوية في ضوء القرارات المنطقة لفترات الصيد في هذه المنطقة نظر الطبيعة هذه المنطقة والظروف الخاصة بها.

ثانياً: (أ) المراكب والقوارب الشراعية من العرجة الثالثة، وهي التي تعمل نهر النيل ورواده والترع والمصارف في البحيرات وإنتاجها بمعرفة المأمورية المختصة حسب ظروف كل منطقة وعدد أيام العمل بها ٢٥ يوماً. (ب) المراكب من الدرجة الرابعة والخامسة، وهي التي تعمل بالبحيرات بهدف إنتاجها بمعرفة المأمورية المختصة حسب ظروف الصيد في كل منطقة، وعدد أيام العمل بها ٢٥ يوم.

ثالثاً: نسبة مجمل الربح ١٥ % على قيمة الإنتاج بالنسبة لجميع أنواع المراكب سواء ألك منها أو غير ألك (الضراحي

وتعتبر الثروة السمكية أحد المصادر الهامة التي تحقق التوازن في أسعار اللحوم الحمراء والدياجن. وإلى جانب الصيد من المصادر الطبيعية، قام العديد من المستثمرين بإنشاء المزارع السمكية. وهذا أدى أيضاً إلى تحقيق التوازن في أسعار الأسماك بالأسواق، حيث أن هذه المزارع تحقق أرباحاً كبيراً يعطى جانباً كبيراً من احتياجات السوق المحلية.

وفي سبيل تحقيق الأمن الغذائي، قامت الدولة بتسييس مشروعات مصائد الأسماك وكذلك مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك وذلك بتخصيم إعفاء مؤقت لمدة عشر سنوات وذلك لتجيعهم لهم في الاستثمار في العمل والإنتاج لصالحهم والصالح للمواطنين بصفة عامة، حيث تمت مائة ٣٦ من القوانين لسنة ١٩٨٢ قانون الضريبة الموحدة -في البند الثالث على إعفاء أرباح مصائد الأسماك وأرباح مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك من عمليات لمدة عشر سنوات من تاريخ مزاولة النشاط.

وبلاحظ أن مدة الإعفاء بالقرار الضريبي السابق ١٩٧ لسنة ١٩٨١ كانت خمس سنوات فقط.

ومن نص المادة سافلة الذكر يستحق أن الإعفاء صافى على:

(١) أرباح مراكب صيد الأسماك. (٢) أرباح مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك، وفي غير هاتين الفئتين فإنه لا إعفاء ضريبي لمدة عشر سنوات. وحسب الملاحظة أنه بعد مرور فترة الإعفاء -١٠ سنوات- فإن أرباح مصائد الأسماك وأرباح مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك تخضع للضريبة. ولقد أصدرت مصلحة الضرائب تعليماتها التنفيذية رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٠، ٢٢، ١٩٩٢ لسنة ١٩٩٢ (٢) لسنة ١٩٩٧ والتي حددت أسس الحاسبة لهذا النشاط، جاء بهذه التعليمات الآتي:



شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع



إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبحري



في مقابلة مع السيد اللواء مهندس / فتحي أحمد حسن سرور - رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب ..
ويسأل سيادته عن الجديد من أخبار الشركة .. أفاد سيادته بالآتي:



الواء مهندس / فتحي أحمد حسن سرور

طاقات جديدة يمكن استغلالها في الأنشطة المتعددة لتداول الحاويات وخاصة الترانزيت والحصول على جزء منه في شرق البحر المتوسط .

يطلب إعداد المرحلة الثانية من محطة الخلية الإعداد الجيد للعمالة الماهرة من خلال برامج تدريبية متقدمة ونحن متعاقدون مع معهد تدريب الموانئ التابع لأكاديمية النقل البحري بإمكانياته الضخمة وفي مقدمتها محاكي التدريب الكبير على قيادة الأوتاش العملاقة .. وعلى محور آخر نحن نحاول الاستفادة من العمالة بتدريبها على أنشطة متعددة تمكن العامل من مزاولته أكثر من نشاط وهو ما يتيح مرونة كبيرة في استخدام وتدوير العمالة وهو ما ينعكس على رفع الكفاءة الفنية والإنتاجية وتعدد المهارات وهذا يدعم هدفنا في أن تكون لدينا القدرة على التغيير المستمر وإعادة توظيف الإمكانيات ومواكبة ظروف السوق .

أوضح اللواء / فتحي سرور أنه رغم وجود نوع من الإنكماش في الإستيراد إلا أن الشركة قد تعافت الإنتاج المستثمر فقد حققت أكثر من نصف مليون حاوية للعام الثالث على التوالي .

وتسعى الشركة بعد الانتهاء من تجهيز المرحلة الثانية من محطة الخلية إلى زيادة المستهدف في الإنتاج وتحقيقه بأذن الله وبما يدعم الاقتصاد القومي .

أصبح طول رصيف محطة حاويات الخلية ١٠٤٠ متر بعد أن كان ٤٨٠ متر مما كان يزيد فترات الإنتظار ومحدودية المناورة بالرافعة وهو الآن يدعم وضع محطة حاويات الخلية على خريطة نشاط الحاويات على المستوى الإقليمي في شرق البحر المتوسط .



وقد وصل بالفعل عدد ٢ ونش رصيف عملاق ومن وأحدة من أكبر الشركات العالمية (شركة نول الألمانية) وتم تركيبها في محطة الخلية وهو ما يعطينا فرصة لتكون لدينا



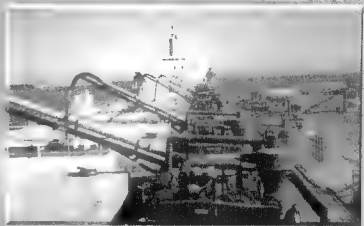
محطة حاويات الخلية

رصيف ٩٦ مينا، الخلية صندوق بريد الخلية / الإسكندرية ج.م.ع
تليفون: ٣٨١٦٦٦ / ٣٨١٦٦٧ / ٣٨١٦٦٨ / ٣٨١٦٦٩ / ٣٨١٦٧٠
فاكس: ٣٨١٦٦٩ / ٣٨١٦٧٠ / ٣٨١٦٧١ / ٣٨١٦٧٢ / ٣٨١٦٧٣ / ٣٨١٦٧٤ / ٣٨١٦٧٥ / ٣٨١٦٧٦ / ٣٨١٦٧٧ / ٣٨١٦٧٨ / ٣٨١٦٧٩ / ٣٨١٦٨٠ / ٣٨١٦٨١ / ٣٨١٦٨٢ / ٣٨١٦٨٣ / ٣٨١٦٨٤ / ٣٨١٦٨٥ / ٣٨١٦٨٦ / ٣٨١٦٨٧ / ٣٨١٦٨٨ / ٣٨١٦٨٩ / ٣٨١٦٩٠ / ٣٨١٦٩١ / ٣٨١٦٩٢ / ٣٨١٦٩٣ / ٣٨١٦٩٤ / ٣٨١٦٩٥ / ٣٨١٦٩٦ / ٣٨١٦٩٧ / ٣٨١٦٩٨ / ٣٨١٦٩٩ / ٣٨١٧٠٠ / ٣٨١٧٠١ / ٣٨١٧٠٢ / ٣٨١٧٠٣ / ٣٨١٧٠٤ / ٣٨١٧٠٥ / ٣٨١٧٠٦ / ٣٨١٧٠٧ / ٣٨١٧٠٨ / ٣٨١٧٠٩ / ٣٨١٧١٠ / ٣٨١٧١١ / ٣٨١٧١٢ / ٣٨١٧١٣ / ٣٨١٧١٤ / ٣٨١٧١٥ / ٣٨١٧١٦ / ٣٨١٧١٧ / ٣٨١٧١٨ / ٣٨١٧١٩ / ٣٨١٧٢٠ / ٣٨١٧٢١ / ٣٨١٧٢٢ / ٣٨١٧٢٣ / ٣٨١٧٢٤ / ٣٨١٧٢٥ / ٣٨١٧٢٦ / ٣٨١٧٢٧ / ٣٨١٧٢٨ / ٣٨١٧٢٩ / ٣٨١٧٣٠ / ٣٨١٧٣١ / ٣٨١٧٣٢ / ٣٨١٧٣٣ / ٣٨١٧٣٤ / ٣٨١٧٣٥ / ٣٨١٧٣٦ / ٣٨١٧٣٧ / ٣٨١٧٣٨ / ٣٨١٧٣٩ / ٣٨١٧٤٠ / ٣٨١٧٤١ / ٣٨١٧٤٢ / ٣٨١٧٤٣ / ٣٨١٧٤٤ / ٣٨١٧٤٥ / ٣٨١٧٤٦ / ٣٨١٧٤٧ / ٣٨١٧٤٨ / ٣٨١٧٤٩ / ٣٨١٧٥٠ / ٣٨١٧٥١ / ٣٨١٧٥٢ / ٣٨١٧٥٣ / ٣٨١٧٥٤ / ٣٨١٧٥٥ / ٣٨١٧٥٦ / ٣٨١٧٥٧ / ٣٨١٧٥٨ / ٣٨١٧٥٩ / ٣٨١٧٦٠ / ٣٨١٧٦١ / ٣٨١٧٦٢ / ٣٨١٧٦٣ / ٣٨١٧٦٤ / ٣٨١٧٦٥ / ٣٨١٧٦٦ / ٣٨١٧٦٧ / ٣٨١٧٦٨ / ٣٨١٧٦٩ / ٣٨١٧٧٠ / ٣٨١٧٧١ / ٣٨١٧٧٢ / ٣٨١٧٧٣ / ٣٨١٧٧٤ / ٣٨١٧٧٥ / ٣٨١٧٧٦ / ٣٨١٧٧٧ / ٣٨١٧٧٨ / ٣٨١٧٧٩ / ٣٨١٧٨٠ / ٣٨١٧٨١ / ٣٨١٧٨٢ / ٣٨١٧٨٣ / ٣٨١٧٨٤ / ٣٨١٧٨٥ / ٣٨١٧٨٦ / ٣٨١٧٨٧ / ٣٨١٧٨٨ / ٣٨١٧٨٩ / ٣٨١٧٩٠ / ٣٨١٧٩١ / ٣٨١٧٩٢ / ٣٨١٧٩٣ / ٣٨١٧٩٤ / ٣٨١٧٩٥ / ٣٨١٧٩٦ / ٣٨١٧٩٧ / ٣٨١٧٩٨ / ٣٨١٧٩٩ / ٣٨١٨٠٠ / ٣٨١٨٠١ / ٣٨١٨٠٢ / ٣٨١٨٠٣ / ٣٨١٨٠٤ / ٣٨١٨٠٥ / ٣٨١٨٠٦ / ٣٨١٨٠٧ / ٣٨١٨٠٨ / ٣٨١٨٠٩ / ٣٨١٨١٠ / ٣٨١٨١١ / ٣٨١٨١٢ / ٣٨١٨١٣ / ٣٨١٨١٤ / ٣٨١٨١٥ / ٣٨١٨١٦ / ٣٨١٨١٧ / ٣٨١٨١٨ / ٣٨١٨١٩ / ٣٨١٨٢٠ / ٣٨١٨٢١ / ٣٨١٨٢٢ / ٣٨١٨٢٣ / ٣٨١٨٢٤ / ٣٨١٨٢٥ / ٣٨١٨٢٦ / ٣٨١٨٢٧ / ٣٨١٨٢٨ / ٣٨١٨٢٩ / ٣٨١٨٣٠ / ٣٨١٨٣١ / ٣٨١٨٣٢ / ٣٨١٨٣٣ / ٣٨١٨٣٤ / ٣٨١٨٣٥ / ٣٨١٨٣٦ / ٣٨١٨٣٧ / ٣٨١٨٣٨ / ٣٨١٨٣٩ / ٣٨١٨٤٠ / ٣٨١٨٤١ / ٣٨١٨٤٢ / ٣٨١٨٤٣ / ٣٨١٨٤٤ / ٣٨١٨٤٥ / ٣٨١٨٤٦ / ٣٨١٨٤٧ / ٣٨١٨٤٨ / ٣٨١٨٤٩ / ٣٨١٨٥٠ / ٣٨١٨٥١ / ٣٨١٨٥٢ / ٣٨١٨٥٣ / ٣٨١٨٥٤ / ٣٨١٨٥٥ / ٣٨١٨٥٦ / ٣٨١٨٥٧ / ٣٨١٨٥٨ / ٣٨١٨٥٩ / ٣٨١٨٦٠ / ٣٨١٨٦١ / ٣٨١٨٦٢ / ٣٨١٨٦٣ / ٣٨١٨٦٤ / ٣٨١٨٦٥ / ٣٨١٨٦٦ / ٣٨١٨٦٧ / ٣٨١٨٦٨ / ٣٨١٨٦٩ / ٣٨١٨٧٠ / ٣٨١٨٧١ / ٣٨١٨٧٢ / ٣٨١٨٧٣ / ٣٨١٨٧٤ / ٣٨١٨٧٥ / ٣٨١٨٧٦ / ٣٨١٨٧٧ / ٣٨١٨٧٨ / ٣٨١٨٧٩ / ٣٨١٨٨٠ / ٣٨١٨٨١ / ٣٨١٨٨٢ / ٣٨١٨٨٣ / ٣٨١٨٨٤ / ٣٨١٨٨٥ / ٣٨١٨٨٦ / ٣٨١٨٨٧ / ٣٨١٨٨٨ / ٣٨١٨٨٩ / ٣٨١٨٩٠ / ٣٨١٨٩١ / ٣٨١٨٩٢ / ٣٨١٨٩٣ / ٣٨١٨٩٤ / ٣٨١٨٩٥ / ٣٨١٨٩٦ / ٣٨١٨٩٧ / ٣٨١٨٩٨ / ٣٨١٨٩٩ / ٣٨١٩٠٠ / ٣٨١٩٠١ / ٣٨١٩٠٢ / ٣٨١٩٠٣ / ٣٨١٩٠٤ / ٣٨١٩٠٥ / ٣٨١٩٠٦ / ٣٨١٩٠٧ / ٣٨١٩٠٨ / ٣٨١٩٠٩ / ٣٨١٩١٠ / ٣٨١٩١١ / ٣٨١٩١٢ / ٣٨١٩١٣ / ٣٨١٩١٤ / ٣٨١٩١٥ / ٣٨١٩١٦ / ٣٨١٩١٧ / ٣٨١٩١٨ / ٣٨١٩١٩ / ٣٨١٩٢٠ / ٣٨١٩٢١ / ٣٨١٩٢٢ / ٣٨١٩٢٣ / ٣٨١٩٢٤ / ٣٨١٩٢٥ / ٣٨١٩٢٦ / ٣٨١٩٢٧ / ٣٨١٩٢٨ / ٣٨١٩٢٩ / ٣٨١٩٣٠ / ٣٨١٩٣١ / ٣٨١٩٣٢ / ٣٨١٩٣٣ / ٣٨١٩٣٤ / ٣٨١٩٣٥ / ٣٨١٩٣٦ / ٣٨١٩٣٧ / ٣٨١٩٣٨ / ٣٨١٩٣٩ / ٣٨١٩٤٠ / ٣٨١٩٤١ / ٣٨١٩٤٢ / ٣٨١٩٤٣ / ٣٨١٩٤٤ / ٣٨١٩٤٥ / ٣٨١٩٤٦ / ٣٨١٩٤٧ / ٣٨١٩٤٨ / ٣٨١٩٤٩ / ٣٨١٩٥٠ / ٣٨١٩٥١ / ٣٨١٩٥٢ / ٣٨١٩٥٣ / ٣٨١٩٥٤ / ٣٨١٩٥٥ / ٣٨١٩٥٦ / ٣٨١٩٥٧ / ٣٨١٩٥٨ / ٣٨١٩٥٩ / ٣٨١٩٦٠ / ٣٨١٩٦١ / ٣٨١٩٦٢ / ٣٨١٩٦٣ / ٣٨١٩٦٤ / ٣٨١٩٦٥ / ٣٨١٩٦٦ / ٣٨١٩٦٧ / ٣٨١٩٦٨ / ٣٨١٩٦٩ / ٣٨١٩٧٠ / ٣٨١٩٧١ / ٣٨١٩٧٢ / ٣٨١٩٧٣ / ٣٨١٩٧٤ / ٣٨١٩٧٥ / ٣٨١٩٧٦ / ٣٨١٩٧٧ / ٣٨١٩٧٨ / ٣٨١٩٧٩ / ٣٨١٩٨٠ / ٣٨١٩٨١ / ٣٨١٩٨٢ / ٣٨١٩٨٣ / ٣٨١٩٨٤ / ٣٨١٩٨٥ / ٣٨١٩٨٦ / ٣٨١٩٨٧ / ٣٨١٩٨٨ / ٣٨١٩٨٩ / ٣٨١٩٩٠ / ٣٨١٩٩١ / ٣٨١٩٩٢ / ٣٨١٩٩٣ / ٣٨١٩٩٤ / ٣٨١٩٩٥ / ٣٨١٩٩٦ / ٣٨١٩٩٧ / ٣٨١٩٩٨ / ٣٨١٩٩٩ / ٣٨٢٠٠٠ / ٣٨٢٠٠١ / ٣٨٢٠٠٢ / ٣٨٢٠٠٣ / ٣٨٢٠٠٤ / ٣٨٢٠٠٥ / ٣٨٢٠٠٦ / ٣٨٢٠٠٧ / ٣٨٢٠٠٨ / ٣٨٢٠٠٩ / ٣٨٢٠١٠ / ٣٨٢٠١١ / ٣٨٢٠١٢ / ٣٨٢٠١٣ / ٣٨٢٠١٤ / ٣٨٢٠١٥ / ٣٨٢٠١٦ / ٣٨٢٠١٧ / ٣٨٢٠١٨ / ٣٨٢٠١٩ / ٣٨٢٠٢٠ / ٣٨٢٠٢١ / ٣٨٢٠٢٢ / ٣٨٢٠٢٣ / ٣٨٢٠٢٤ / ٣٨٢٠٢٥ / ٣٨٢٠٢٦ / ٣٨٢٠٢٧ / ٣٨٢٠٢٨ / ٣٨٢٠٢٩ / ٣٨٢٠٣٠ / ٣٨٢٠٣١ / ٣٨٢٠٣٢ / ٣٨٢٠٣٣ / ٣٨٢٠٣٤ / ٣٨٢٠٣٥ / ٣٨٢٠٣٦ / ٣٨٢٠٣٧ / ٣٨٢٠٣٨ / ٣٨٢٠٣٩ / ٣٨٢٠٤٠ / ٣٨٢٠٤١ / ٣٨٢٠٤٢ / ٣٨٢٠٤٣ / ٣٨٢٠٤٤ / ٣٨٢٠٤٥ / ٣٨٢٠٤٦ / ٣٨٢٠٤٧ / ٣٨٢٠٤٨ / ٣٨٢٠٤٩ / ٣٨٢٠٥٠ / ٣٨٢٠٥١ / ٣٨٢٠٥٢ / ٣٨٢٠٥٣ / ٣٨٢٠٥٤ / ٣٨٢٠٥٥ / ٣٨٢٠٥٦ / ٣٨٢٠٥٧ / ٣٨٢٠٥٨ / ٣٨٢٠٥٩ / ٣٨٢٠٦٠ / ٣٨٢٠٦١ / ٣٨٢٠٦٢ / ٣٨٢٠٦٣ / ٣٨٢٠٦٤ / ٣٨٢٠٦٥ / ٣٨٢٠٦٦ / ٣٨٢٠٦٧ / ٣٨٢٠٦٨ / ٣٨٢٠٦٩ / ٣٨٢٠٧٠ / ٣٨٢٠٧١ / ٣٨٢٠٧٢ / ٣٨٢٠٧٣ / ٣٨٢٠٧٤ / ٣٨٢٠٧٥ / ٣٨٢٠٧٦ / ٣٨٢٠٧٧ / ٣٨٢٠٧٨ / ٣٨٢٠٧٩ / ٣٨٢٠٨٠ / ٣٨٢٠٨١ / ٣٨٢٠٨٢ / ٣٨٢٠٨٣ / ٣٨٢٠٨٤ / ٣٨٢٠٨٥ / ٣٨٢٠٨٦ / ٣٨٢٠٨٧ / ٣٨٢٠٨٨ / ٣٨٢٠٨٩ / ٣٨٢٠٩٠ / ٣٨٢٠٩١ / ٣٨٢٠٩٢ / ٣٨٢٠٩٣ / ٣٨٢٠٩٤ / ٣٨٢٠٩٥ / ٣٨٢٠٩٦ / ٣٨٢٠٩٧ / ٣٨٢٠٩٨ / ٣٨٢٠٩٩ / ٣٨٢١٠٠ / ٣٨٢١٠١ / ٣٨٢١٠٢ / ٣٨٢١٠٣ / ٣٨٢١٠٤ / ٣٨٢١٠٥ / ٣٨٢١٠٦ / ٣٨٢١٠٧ / ٣٨٢١٠٨ / ٣٨٢١٠٩ / ٣٨٢١١٠ / ٣٨٢١١١ / ٣٨٢١١٢ / ٣٨٢١١٣ / ٣٨٢١١٤ / ٣٨٢١١٥ / ٣٨٢١١٦ / ٣٨٢١١٧ / ٣٨٢١١٨ / ٣٨٢١١٩ / ٣٨٢١٢٠ / ٣٨٢١٢١ / ٣٨٢١٢٢ / ٣٨٢١٢٣ / ٣٨٢١٢٤ / ٣٨٢١٢٥ / ٣٨٢١٢٦ / ٣٨٢١٢٧ / ٣٨٢١٢٨ / ٣٨٢١٢٩ / ٣٨٢١٣٠ / ٣٨٢١٣١ / ٣٨٢١٣٢ / ٣٨٢١٣٣ / ٣٨٢١٣٤ / ٣٨٢١٣٥ / ٣٨٢١٣٦ / ٣٨٢١٣٧ / ٣٨٢١٣٨ / ٣٨٢١٣٩ / ٣٨٢١٤٠ / ٣٨٢١٤١ / ٣٨٢١٤٢ / ٣٨٢١٤٣ / ٣٨٢١٤٤ / ٣٨٢١٤٥ / ٣٨٢١٤٦ / ٣٨٢١٤٧ / ٣٨٢١٤٨ / ٣٨٢١٤٩ / ٣٨٢١٥٠ / ٣٨٢١٥١ / ٣٨٢١٥٢ / ٣٨٢١٥٣ / ٣٨٢١٥٤ / ٣٨٢١٥٥ / ٣٨٢١٥٦ / ٣٨٢١٥٧ / ٣٨٢١٥٨ / ٣٨٢١٥٩ / ٣٨٢١٦٠ / ٣٨٢١٦١ / ٣٨٢١٦٢ / ٣٨٢١٦٣ / ٣٨٢١٦٤ / ٣٨٢١٦٥ / ٣٨٢١٦٦ / ٣٨٢١٦٧ / ٣٨٢١٦٨ / ٣٨٢١٦٩ / ٣٨٢١٧٠ / ٣٨٢١٧١ / ٣٨٢١٧٢ / ٣٨٢١٧٣ / ٣٨٢١٧٤ / ٣٨٢١٧٥ / ٣٨٢١٧٦ / ٣٨٢١٧٧ / ٣٨٢١٧٨ / ٣٨٢١٧٩ / ٣٨٢١٨٠ / ٣٨٢١٨١ / ٣٨٢١٨٢ / ٣٨٢١٨٣ / ٣٨٢١٨٤ / ٣٨٢١٨٥ / ٣٨٢١٨٦ / ٣٨٢١٨٧ / ٣٨٢١٨٨ / ٣٨٢١٨٩ / ٣٨٢١٩٠ / ٣٨٢١٩١ / ٣٨٢١٩٢ / ٣٨٢١٩٣ / ٣٨٢١٩٤ / ٣٨٢١٩٥ / ٣٨٢١٩٦ / ٣٨٢١٩٧ / ٣٨٢١٩٨ / ٣٨٢١٩٩ / ٣٨٢٢٠٠ / ٣٨٢٢٠١ / ٣٨٢٢٠٢ / ٣٨٢٢٠٣ / ٣٨٢٢٠٤ / ٣٨٢٢٠٥ / ٣٨٢٢٠٦ / ٣٨٢٢٠٧ / ٣٨٢٢٠٨ / ٣٨٢٢٠٩ / ٣٨٢٢١٠ / ٣٨٢٢١١ / ٣٨٢٢١٢ / ٣٨٢٢١٣ / ٣٨٢٢١٤ / ٣٨٢٢١٥ / ٣٨٢٢١٦ / ٣٨٢٢١٧ / ٣٨٢٢١٨ / ٣٨٢٢١٩ / ٣٨٢٢٢٠ / ٣٨٢٢٢١ / ٣٨٢٢٢٢ / ٣٨٢٢٢٣ / ٣٨٢٢٢٤ / ٣٨٢٢٢٥ / ٣٨٢٢٢٦ / ٣٨٢٢٢٧ / ٣٨٢٢٢٨ / ٣٨٢٢٢٩ / ٣٨٢٢٣٠ / ٣٨٢٢٣١ / ٣٨٢٢٣٢ / ٣٨٢٢٣٣ / ٣٨٢٢٣٤ / ٣٨٢٢٣٥ / ٣٨٢٢٣٦ / ٣٨٢٢٣٧ / ٣٨٢٢٣٨ / ٣٨٢٢٣٩ / ٣٨٢٢٤٠ / ٣٨٢٢٤١ / ٣٨٢٢٤٢ / ٣٨٢٢٤٣ / ٣٨٢٢٤٤ / ٣٨٢٢٤٥ / ٣٨٢٢٤٦ / ٣٨٢٢٤٧ / ٣٨٢٢٤٨ / ٣٨٢٢٤٩ / ٣٨٢٢٥٠ / ٣٨٢٢٥١ / ٣٨٢٢٥٢ / ٣٨٢٢٥٣ / ٣٨٢٢٥٤ / ٣٨٢٢٥٥ / ٣٨٢٢٥٦ / ٣٨٢٢٥٧ / ٣٨٢٢٥٨ / ٣٨٢٢٥٩ / ٣٨٢٢٦٠ / ٣٨٢٢٦١ / ٣٨٢٢٦٢ / ٣٨٢٢٦٣ / ٣٨٢٢٦٤ / ٣٨٢٢٦٥ / ٣٨٢٢٦٦ / ٣٨٢٢٦٧ / ٣٨٢٢٦٨ / ٣٨٢٢٦٩ / ٣٨٢٢٧٠ / ٣٨٢٢٧١ / ٣٨٢٢٧٢ / ٣٨٢٢٧٣ / ٣٨٢٢٧٤ / ٣٨٢٢٧٥ / ٣٨٢٢٧٦ / ٣٨٢٢٧٧ / ٣٨٢٢٧٨ / ٣٨٢٢٧٩ / ٣٨٢٢٨٠ / ٣٨٢٢٨١ / ٣٨٢٢٨٢ / ٣٨٢٢٨٣ / ٣٨٢٢٨٤ / ٣٨٢٢٨٥ / ٣٨٢٢٨٦ / ٣٨٢٢٨٧ / ٣٨٢٢٨٨ / ٣٨٢٢٨٩ / ٣٨٢٢٩٠ / ٣٨٢٢٩١ / ٣٨٢٢٩٢ / ٣٨٢٢٩٣ / ٣٨٢٢٩٤ / ٣٨٢٢٩٥ / ٣٨٢٢٩٦ / ٣٨٢٢٩٧ / ٣٨٢٢٩٨ / ٣٨٢٢٩٩ / ٣٨٢٣٠٠ / ٣٨٢٣٠١ / ٣٨٢٣٠٢ / ٣٨٢٣٠٣ / ٣٨٢٣٠٤ / ٣٨٢٣٠٥ / ٣٨٢٣٠٦ / ٣٨٢٣٠٧ / ٣٨٢٣٠٨ / ٣٨٢٣٠٩ / ٣٨٢٣١٠ / ٣٨٢٣١١ / ٣٨٢٣١٢ / ٣٨٢٣١٣ / ٣٨٢٣١٤ / ٣٨٢٣١٥ / ٣٨٢٣١٦ / ٣٨٢٣١٧ / ٣٨٢٣١٨ / ٣٨٢٣١٩ / ٣٨٢٣٢٠ / ٣٨٢٣٢١ / ٣٨٢٣٢٢ / ٣٨٢٣٢٣ / ٣٨٢٣٢٤ / ٣٨٢٣٢٥ / ٣٨٢٣٢٦ / ٣٨٢٣٢٧ / ٣٨٢٣٢٨ / ٣٨٢٣٢٩ / ٣٨٢٣٣٠ / ٣٨٢٣٣١ / ٣٨٢٣٣٢ / ٣٨٢٣٣٣ / ٣٨٢٣٣٤ / ٣٨٢٣٣٥ / ٣٨٢٣٣٦ / ٣٨٢٣٣٧ / ٣٨٢٣٣٨ / ٣٨٢٣٣٩ / ٣٨٢٣٤٠ / ٣٨٢٣٤١ / ٣٨٢٣٤٢ / ٣٨٢٣٤٣ / ٣٨٢٣٤٤ / ٣٨٢٣٤٥ / ٣٨٢٣٤٦ / ٣٨٢٣٤٧ / ٣٨٢٣٤٨ / ٣٨٢٣٤٩ / ٣٨٢٣٥٠ / ٣٨٢٣٥١ / ٣٨٢٣٥٢ / ٣٨٢٣٥٣ / ٣٨٢٣٥٤ / ٣٨٢٣٥٥ / ٣٨٢٣٥٦ / ٣٨٢٣٥٧ / ٣٨٢٣٥٨ / ٣٨٢٣٥٩ / ٣٨٢٣٦٠ / ٣٨٢٣٦١ / ٣٨٢٣٦٢ / ٣٨٢٣٦٣ / ٣٨٢٣٦٤ / ٣٨٢٣٦٥ / ٣٨٢٣٦٦ / ٣٨٢٣٦٧ / ٣٨٢٣٦٨ / ٣٨٢٣٦٩ / ٣٨٢٣٧٠ / ٣٨٢٣٧١ / ٣٨٢٣٧٢ / ٣٨٢٣٧٣ / ٣٨٢٣٧٤ / ٣٨٢٣٧٥ / ٣٨٢٣٧٦ / ٣٨٢٣٧٧ / ٣٨٢٣٧٨ / ٣٨٢٣٧٩ / ٣٨٢٣٨٠ / ٣٨٢٣٨١ / ٣٨٢٣٨٢ / ٣٨٢٣٨٣ / ٣٨٢٣٨٤ / ٣٨٢٣٨٥ / ٣٨٢٣٨٦ / ٣٨٢٣٨٧ / ٣٨٢٣٨٨ / ٣٨٢٣٨٩ / ٣٨٢٣٩٠ / ٣٨٢٣٩١ / ٣٨٢٣٩٢ / ٣٨٢٣٩٣ / ٣٨٢٣٩٤ / ٣٨٢٣٩٥ / ٣٨٢٣٩٦ / ٣٨٢٣٩٧ / ٣٨٢٣٩٨ / ٣٨٢٣٩٩ / ٣٨٢٤٠٠ / ٣٨٢٤٠١ / ٣٨٢٤٠٢ / ٣٨٢٤٠٣ / ٣٨٢٤٠٤ / ٣٨٢٤٠٥ / ٣٨٢٤٠٦ / ٣٨٢٤٠٧ / ٣٨٢٤٠٨ / ٣٨٢٤٠٩ / ٣٨٢٤١٠ / ٣٨٢٤١١ / ٣٨٢٤١٢ / ٣٨٢٤١٣ / ٣٨٢٤١٤ / ٣٨٢٤١٥ / ٣٨٢٤١٦ / ٣٨٢٤١٧ / ٣٨٢٤١٨ / ٣٨٢٤١٩ / ٣٨٢٤٢٠ / ٣٨٢٤٢١ / ٣٨٢٤٢٢ / ٣٨٢٤٢٣ / ٣٨٢٤٢٤ / ٣٨٢٤٢٥ / ٣٨٢٤٢٦ / ٣٨٢٤٢٧ / ٣٨٢٤٢٨ / ٣٨٢٤٢٩ / ٣٨٢٤٣٠ / ٣٨٢٤٣١ / ٣٨٢٤٣٢ / ٣٨٢٤٣٣ / ٣٨٢٤٣٤ / ٣٨٢٤٣٥ / ٣٨٢٤٣٦ / ٣٨٢٤٣٧ / ٣٨٢٤٣٨ / ٣٨٢٤٣٩ / ٣٨٢٤٤٠ / ٣٨٢٤٤١ / ٣٨٢٤٤٢ / ٣٨٢٤٤٣ / ٣٨٢٤٤٤ / ٣٨٢٤٤٥ / ٣٨٢٤٤٦ / ٣٨٢٤٤٧ / ٣٨٢٤٤٨ / ٣٨٢٤٤٩ / ٣٨٢٤٥٠ / ٣٨٢٤٥١ / ٣٨٢٤٥٢ / ٣٨٢٤٥٣ / ٣٨٢٤٥٤ / ٣٨٢٤٥٥ / ٣٨٢٤٥٦ / ٣٨٢٤٥٧ / ٣٨٢٤٥٨ / ٣٨٢٤٥٩ / ٣٨٢٤٦٠ / ٣٨٢٤٦



أفريقيا للحزائم والتخزين

٢٠١٢



نوعية مختصرة عن أنشطة الشركة الحالية

- حصلت الشركة على قوارات السيد المهندس / وزير النقل والمواصلات

للعمل في شحن وتفريغ الحبوب أنياً شاحن وتفريغ البضائع العامة ، والقيام بنشاط التخزين والمستودعات

- حصلت الشركة على شهادة الايزو ٩٠٠٢

تمتلك الشركة :

١- شفاطات حبوب - معدات تعبئة - لوانز - سيور - معدات مساعدة (صوامع صغيرة ، مولدات ، كمبرسورات)

٢- أوناش تليسكريبية حمولات مختلفة بدءاً من ٥٢ طن وحتى ١٢٠ طن - كلاركات - كالمز حمولة ٣٧ طن

٣- مخازن وساحات داخل ميناء الدخيلة بمساحة ٤٢٠٠٠ م^٢ وخارج الميناء بمساحة ٥١٠٠٠ م^٢ مطلق منها ٢٣٠٠٠ م^٢ وذلك لتخزين كافة أنواع البضائع العامة والحاويات

هذا والشركة مستمرة في تدعيم معداتها من أوناش وكلاركات ومعدات مساعدة للعمل

على إنجائ جميع المهام الموكولة إليها من قبل عملائها على أكمل وجه

رئيس مجلس الإدارة

عبد العزيز محمد أحمد عبد العزيز

المركز الرئيسي : ٧٨ شارع عبد السلام عارف - جليم - الإسكندرية - جمهورية مصر العربية

تليفون : ٥٨٤٠١٦٢ - ٥٨٢٦٠٤٧ - ٥٨٢٩٥٠٠ - فاكس : ٥٨٢٦٧٨٨ - المخازن : أم زغبو ٤٢٠٧٨٠١

e-mail: africa@link.net



شركة فينمار للنقل

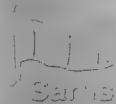
شركة مصرية

FINMAR SHIPPING CO.



YANG MING LINE

陽明海運股份有限公司



يعمل بانتظام بين الاسكندرية وموانئ
اليونان واسبانيا وايطاليا وروسيا

لناقلات الحبوب من موانئ امريكا الشمالية
وكندا وأستراليا إلى جمهورية مصر العربية



TRADIGRIN SHIPPING S.A.

Barwil Egytrans

SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司

CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO. LTD.



NAVIGATION

BULCON



NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA



SEAMATES



Certificate of Approval

Issued to: Barwil Egytrans

Barwil Egytrans International certifies that the
Quality Management System of the above supplier
has been assessed and found to be in accordance
with the requirements of the quality
standards detailed below:

— ISO 9001:2000

— ISO 9002:2000

— ISO 9004:2000

The assessment was conducted by the following assessors:

— Barwil Egytrans

Original approval date: 05/01/2001

Subject to the continued satisfactory operation of the supplier's
Quality Management System, this certificate is valid for a period of three years from:

— 05/01/2001

Date: 05/01/2001

UKAS
QUALITY
MANAGEMENT

200

Certificate No: 76316

The use of this document for purposes not intended is in spite of these activities being controlled by the assessment body in accordance with

TEL 20 3-4843510
FAX 20 3-4843515
TEL 554-1 BARGY UN

Barwil Egytrans

P&O NEDLLOYD CONTAINER LINE

DIRECT SERVICES FROM EGYPTIAN PORTS

1) TO FAR EAST DIRECT FROM DAMIETTA 2) TO WEST MEDITERRANEAN PORTS

NEDLLOYD HONG KONG	2156	01.07.2002
PON LA SPEZIA (ANZ)	2414	08.07.2002
BUNGA PELANGIDUA	2162	08.07.2002
LUDWIGSHA VEN EXPRESS	2168	15.07.2002
PON SAMARIA	2415	22.07.2002
NYK PROCYON	2174	22.07.2002

LUDWIGSHA VEN EXPRESS	2646	04.07.2002
NYK PROCYON	2652	11.07.2002
SANDRA AZUL	2658	18.07.2002
NEDLLOYD HONSHU	2664	25.07.2002
BUNGA BELANGI	2670	30.07.2002

CALLING DAMIETTA/LA SPEZIA/BARCELONA/FOS

CALLING DAMIETTA/SINGAPORE
HONG KONG/ PUSAN/ KOBE/ YOKOHAMA

3) TO WEST EUROPE DIRECT FROM PORT SAID

C.SJNNVOAR	2523	01.07.2002
CMA CGM CAPELLA	2524	07.07.2002
C.S.HARMONY	2625	14.07.2002
SAFMARINE VICTORY	2526	21.07.2002
SAFMARINE KIMLEY	2527	28.07.2002

CALLING PORT SAID / GIOIA TAURO
THAMES PORT/ HAMBURG/ ANTWERP

4) TO ARABIAN GULF INDIA & PAKISTAN DIRECT FROM PORT SAID

SAFMARINE KIMLEY	2625	03.07.2002
IPEX EMPEROR	2626	10.07.2002
C.S CHAMPION	2627	17.07.2002
C.S INNOVATOR	2628	24.07.2002

CALLING PORT SAID / AQABA/JABEL ALI
KARACHI / BOMBAY

5) BEACON EAST AFRICA CONTAINER LINE

A) PORT SAID WEST BOUND

CITY OF YORK	558P	04.07.2002
MSC AUGUSTA	559P	13.07.2002
MSC ADELE	560P	20.07.2002
PON KLINDINI	561P	27.07.2002

B) DAMIETTA EAST BOUND

WEC ROTTERDAM	563	13.07.2002
MSC ANNA MARIA	564	21.07.2002
CITY OF YORK	565	29.07.2002

For Further Inquiries Please Contact:

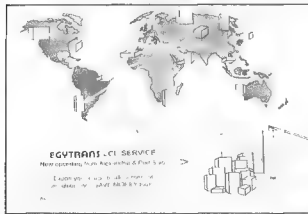
MR. HOSAM MASAOU

NAGGAR ANGLO DUTCH CO.

20 PATRICE LUMUMBA STR. 21131 ALEXANDRIA

P.O.Box 622 Tel. : (203) 3906000 - 3921818 - 3938514 Fax. : (203) 3920909

We offer weekly consolidation services from Egypt to 300 destinations world-wide with receiving stations at Cairo & Alexandria. Your small shipments are our business.



FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr.Kamel Morsy St., El shatby, Alexandria

Tel: (03)5914696 Fax: (03) 5900193

Persons to contact: Mohamed Gabril 010/5076444



NAVIGATION MARITIME BULGARE

BULCON LINE

ON THE CREST OF A NEW WAVE

Bulcon continent southern
Loop service directly to:

LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, HAMBURG, BREMEN FELIXSTOWE, ROTTERDAM, ANTWERP, LE HAVRE, PLUS ALL SCANDINAVIAN PORTS VIA HAMBURG PLUS DUBLIN, CORK, BELFAST VIA ROTTERDAM

VESSEL	ETA ALEXANDRIA
NESSEBAR/29	08.07.2002
ALEKO KONST/89	18.07.2002
GEO MILEV/95	28.07.2002

BULCON INTRAMED SOUTHERN
LOOP SERVICE DIRECTLY TO:

BEIRUT, MERSIN, ZMIR, VALENCIA, BARCELONA, GENOVA, MARSEILLE

VESSEL	ETA ALEXANDRIA
BURGAS/223	07.07.2002
BALTCHIK/48	16.07.2002
VARNA/224	25.07.2002

WEEKLY SERVICE FM Varna and Bourgas

FOR MORE INFORMATION
PLEASE APPLY TO

N BARWIL EGYTRANS
SHIPPING AGENCIES SAE
19 PHARANA ST., EL SHALALAT
21111, ALEXANDRIA
Tel : 4843510 - Fax : 4869555
Tlx : 55741

For More Infr
PLASE CNTCT MRS. AZZA ELSARHA
MR. WAEEL REFAAT

VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
NESSEBAR	29	08/07/2002
ALEKO KONSTANTINOV	89	14/07/2002
GERMIRE	95	28/07/2002
NESSEBAR	30	31/07/2002

الشركة القابضة للتجارة

ان تعلن عن إتاحة عدد من الفرص الإستثمارية
للمصدرين ورجال الأعمال

وذلك ببيع محطات النيل والوادي ومواقع إسكندرية للتبريد بالإسكندرية والقاهرة
والحافظات وذلك بالمظاريف المغلقة

أولاً: محطات النيل والوادي وإسكندرية للتبريد بالإسكندرية والحافظات بالإضافة إلى وجود
مساحات تخزينية بأسعار مناسبة.

ثانياً: الأصول المنقولة من شركة إسكندرية للتبريد:

(أراضى - مصانع ثلج وثلاجات - منافذ بيع - موقع الجلاء - مصنع ثلاجة إمبابية والجيزة - ثلاجة الهرم -
أرض العدوية بالقاهرة - ثلاجة ههيا شرقية - ومحطات الملاحة الجديدة والقديمة والبصل بالقبارى
بالإسكندرية وموالح دمنهور وقويسنا - محطة كمشيش منوفية وبنى سويف)

هذا بالإضافة إلى وجود بعض المنافذ والمحلات والثلاجات تباع على حالتها بالجدك فى بورسعيد والقاهرة
والسويس ودمنهور والنيا والفيوم والزقازيق وبها وطنطا والسويس بعد موافقة الجهة المالكة.
وتقدم العروض مصحوبة بتأمين جدية وطلب شراء فقط للعرض على اللجنة.

وتطلب كراسة الشروط من مقر المشروع بالإسكندرية
٦ شارع أديب / المنشية - إسكندرية أو القاهرة ٣٢ شارع الجلاء
ت: ٤٨٤٦٨٣٣ / ٠٣ - ٤٨٦٥٥١٥ / ٠٣

وذلك نظير مبلغ ١٠٠ جنيه للكراسة وترسل العروض
باسم السيد الدكتور / المشرف العام لمحطات النيل والوادي وإسكندرية للتبريد
٦ شارع أديب - الإسكندرية

مع إستمرار تسلم المظاريف كل يوم إثنين من كل إسبوع بمقر المشروع أما بالنسبة
لعملية البيع بالجدك فيتم تقديم العروض بتأمين جدية شراء فقط.

مع تحيات الشركة القابضة للتجارة

مصر ليست مكاناً لغسل الأموال

إن جريمة غسل الأموال لم تكن وليدة اليوم ولكن يرجح تاريخها إلى أجيال قديمة حتى أصبحت الآن ظاهرة عالمية لإفساد الكيانات الاقتصادية والمؤسسات المالية والتجارية والمشروقة، والتأثير على كل مستويات المجتمع..

إن رؤوس أموال المنظمات الإجرامية الغير شرعية لا تحقق تنمية اقتصادية حقيقية لأن هذه المنظمات لا يمحوا الجوى الاقتصادي للإستثمار بقدر الإهتمام بإعادة تدوير تلك الأموال مما يشكل خطراً كبيراً على مناخ الإستثمار الدولى ، لذا فإنّه المجتمع الدولى من زعمين لمواجهة هذه الظاهرة الإجرامية لم تتشكّل من خلال غشوة على الإقتصاد العالمى ، وما يتبع ذلك من إشكاليات قانونية واقتصادية وإجتماعية وإمنية ومقدرة، وتقديراً لآثار السلبية على المخبرات الاقتصادية التى تؤثر على برامج التنمية الاقتصادية والإجتماعية تم إتخاذ مجموعة من التدابير على المستوى الدولى لإيجاد شبكة تضمن سرعة تبادل المعلومات حول الصفقات والنشاطات المشبوهة، وسن التشريعات اللازمة لملاحقة الأموال، وتجميد عمليات غسل الأموال باعتبارها غير مشروعة يعاقب عليها القانون، لاثبات نقل أموال غير ناتج عن عمل مشروعة، وإستمرار يتسبب في زيادة معدلات التضخم والتأثير على سعر الصرف وتفضى ظاهرة الإقتصاد الخفى مما يؤدى إلى هدم مبدأ الوضوح والشفافية. إن معظم دول العالم تسمح لعملاء البنوك بسحب مبلغ في حدود من ٢٠ ألف دولار، وفى حالة زيادة المبلغ المحسوب يسأل البنك العميل عن سبب ذلك، وفى حالة تكرار السحب يتم وضع الحساب تحت الملاحظة.



بشكل
عبد السلام السيد أحمد

المنظمات الإجرامية على المستوى الدولى والذى يهدف لتغيير صلة الأموال التى تم الحصول عليها بطرق غير مشروعة وإعادة تدويرها في مجالات وقنوات إستثمار شرعية لتبدو كما لو كانت قد تولدت من مصدر مشروع. وهذه الإستعلامات المالية، صاحب إصدار قانون جرائم غسل الأموال المصرى تأسيس وحدة الإستعلامات المالية التى سلتح بالبنك المركزى المصرى لقيوم مهام تبادل المعلومات والتنسيق والمتابعة بين الأجهزة تنفيذ القانون مع التعامل مع مجهولين من حسابات مجهولة المصدر بجانب دخول أموال لسفرة في دورة النشاط الإقتصادي هذا مع الحافز على عدم تعارض قانون سرية الحسابات التى يتعامل مع الأموال لطبيعة مع ثنائى مكافحة غسل الأموال التى يتعامل مع الأموال الفكرة.

قائمة أجهزة
لقد إستعملت جرائم غسل الأموال بدرجة كبيرة في ظل الصولة والتفصيل عبر الأجهزة الإلكترونية والبيانات الإلكترونية والبنوك المصرفية المشبوهة غير الخاصة بالزراعة المشبوهة وقد قدر تقرير الأمم المتحدة حجم هذه الأموال عام ٩٨ بحوالى خمسة ألاف مليار دولار، وبالرغم من الجهود الدولية التى تبذل لقمع من إنتشاره هذه الجرائم إلا أنه مازالت هناك رؤوس أموال مسددة للاقتصادات الإجرامية تجوب العالم ذهبا وأيا غير الجرائم المصرفية المشبوهة التى تتواجد في العالم المصرى بالبنوك المالية، وأدى إنتشار في جزر القمر وصامنا وجيبيل بدارق حلقة الوصل بين أوروبا وأفريقيا وجزر المحيط الهادى تربط آسيا بأفريقيا الشرق بجزر الولايات المتحدة الأمريكية وإمبرك الأمريكية.. فهل سيأتي اليوم الذى تفضى فيه هذه السبلات التى تلازم سبلها على الإستثمار الإقتصادي العالمى وبالتالي على أسواق المال في العالم..

والله اعلم..

الرواية في بناء إقتصادات العالم. مشروع القانون المصرى، ذات خبراً من وزارة العدل بإعداد مشروع قانون مكافحة غسل وقت صياغته ونوش في مجلس الوزراء، والبنك الإقتصادي بالحرب الوطني، وذلك حتى لا يتعرض بنك مصر لمخاطر دولية من أهمها صعوبة فتح الإقتصادات في البنوك الخارجية أو التعامل مع المؤسسات المالية وإتخاذ موقف دولى ضد المؤسسات المصرية مما يؤدى إلى شل حركة الإقتصاد المصرى، مع سعيه من الإقتصاد المصرى، ويحدد هذا المشروع ومصلحته مصر ومصلحتها، وإسماً إلى ذلك، مؤسستها المالية، ونحفظها على معناتها عالمياً من الجانب الإقتصادي.

يعتبر جزء من مجموعة إجراءات المطالبة في إتخاذ الشراكة المصرية الأوروبية. وقد روى في هذا الشروع تحقيق التوازن للمصلحة الإقتصادية المصرية بين مقتضيات التنمية ونهضة إنتاج المائى لجذب الإستثمارات المحلية والأجنبية، ومطالبات القضاء على الجريمة الإقتصادية المنظمة وحماية الإقتصاد المصرى من أضرارها. وأكد الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء إن قانون مكافحة غسل الأموال الذى يحرص على عدم إحصائى بطبيعة الخطورة لأصناف الأموال في الإيداع أو السحب أو التحويل من البنوك وأنه سيتم إنشاء آلية للتشخيص بين الجهات المختصة بمكافحة غسل الأموال تتبع البنك المركزى وإشراف رئيس الوزراء إلى أنه فى ظل تدويل الإقتصاد العالمى وشو أعمال أسواق المال الإقتصادية أصبح من الصعب إنتقال رؤوس الأموال غير الدولى الذى إلى تشخيص حركة الجريمة الاقتصادية المنظمة وإزالة حركة تداول الأموال

" قوة العمليات المالية FATF " عام ١٩٩٨ ميثاقاً يضم ٤٠ توصية تغطي جانب هذه الظاهرة وتحمى كفاءة غسل الأموال، وتطالب الدول بإتخاذ الإجراءات الضرورية بما فيها إصدار التشريعات اللازمة لملاحقة هذه الظاهرة، وضرب التعاون بين جميع الأطراف لمواجهة تلك الجرائم الدولية. توصية مجلس الأمن الصادر في عام ٢٠٠١ تحت رقم ١٣٧٣ الذى يدعو المؤسسات المالية إلى كافة الدول لمرافقة



العمليات المشبوهة في أنها غير لتمويل الإرهاب. **موقف مصر من جرائم غسل الأموال** إن مصر لم تكن مكاناً لمسيل الأموال ولكن قد أدرجتها لجنة المال لغسل الأموال " FATF " العام الماضى ضمن الدول الغير متعاونة في مكافحة هذه الجريمة، ومنعها مهلة لتعديل أوضاعها حتى يتأخر الماضى، قد مدت هذه المهلة بسبب أحداث متبرح وما يتبعها من إتهام البروك بتمويل الإرهاب تم عادات ومدت هذه المهلة حتى يبرهن الماضى مرصود إجتراح العملية الدولية. إن مصر لديها من القوانين والتشريعات ما يحرم كافة الممارسات الاقتصادية التى ينتج عنها مثل قذر، كما أن لديها من الأجهزة الرقابية المالية ما يحافظ على أمن مصر الإقتصادي والمالى، ولذا فمن المستبعد بسبحة طبيعة إقتصادياً على المستوى الدولى وتفق المؤسسات الدولية فى إقتصادها. ولكن بالرغم من ذلك فقد نجماوت مصر من الجهود الدولية والإقليمية أضرار بالغة على الإقتصاد الوطنى، وتأثيرها بالسلب على إستقرار أسواق المال الدولية، وهما أساسى الراسمة التى تعتبر حجر

جرائم غسل الأموال تتمثل جرائم غسل الأموال في زراعة أو تصنيع المواد المخدرة والإتجار فيها على المستوى الدولى، أو إغشطاف وسائل النقل، وظف وإحتجاز الأشخاص، وإرهاب، واستشراء الأسلحة والذخائر، والمخدرات والإتجار بها بدون ترخيص، وشيكات الفعارة الدولية، هذا علاوة على الجرائم النشطة وعصابات المالية التى أمتد نشاطها من دولة واحدة لإحتجار حدود كل الدول.

أساليب غسل الأموال تتميز عمليات غسل الأموال في إنتقال رؤوس الأموال الناتجة عن الأعمال غير المشروعة من الدول التى تتمتع بالسياسات الإقتصادية الجيدة ومعدلات الفائدة المرتفع إلى الدول الغير إقتصادياً وذلك بغرض تغيير صلة هذه الأموال وإبعاد إستثمارها في مجالات إستثمارية شرعية لتأخذ صفة المصدر المشروع. وأخذت عمليات غسل الأموال التى ظهرت خلال العشرين عاماً الماضية إلى تأسيس شركات المراهجة التى تستخدم كساتر شرعى للأخطئة المالية المشبوهة والأساس والمستعمارة وسرقة الحسابات البنكية وغيرها من الوسائل المتعددة لتضليل كل من يحاول تتبع التحركات المالية، وبمساعدة على ذلك الإقتصاد الدولى الذى يتجه إلى إستخدام رؤوس الأموال بسهولة عبر دول العالم.

الجهود الدولية لمكافحة غسل الأموال لقد صدرت التشريعات لملاحقة عمليات غسل الأموال باعتبارها غير مشروعة كاتسرة على المؤسسات المالية دور هام فى التصدي لهذه العمليات وتتضمن الجهود الدولية التى بذلت في مكافحة غسل الأموال في: - إتفاقية منظمة الأمم المتحدة لمكافحة الإيج، غير الشروع في المخدرات (فيينا ١٩٨٨). - إعلان بازل عام ١٩٨٨ الخاص ببنك الإستخدام الإجرامى للجهاز المصرى لأغراض غسل الأموال. - وضعت اللجنة الدولية لدراسة غسل الأموال

الموازنة العامة للدولة

تعتبر الموازنة العامة للدولة من أهم وأخطر العناصر والأموال المالية والإقتصادية نظراً لما تحويه من سياسات وإستراتيجيات تعكس إلى حد بعيد توجهات الدولة المالية والإقتصادية على وجه العموم. لذلك فإن هيئة التحرير بالجلية أن تقدم لقراءها الإغراء وهم غالباً من الصفوة المتخصصة في الإقتصاد بكافة فروعها بصورة من قريب عن أهم ما جاء بالتقرير من أرقام عاكسة أوضاعاً وإلضحة أحياناً أخرى

انتقدناش یونانی

أولاً: أعداد المهازنة.

١٩٥٤

ثالثاً: عجز الموازنة.

جدول ٢
اعطاء الجوارنة

العام ٢٠٠٠/٩٩	العام ٢٠٠١/٠٠	مؤازلة ٢٠٠٢/٠١	مؤازلة ٢٠٠٣/٠٢	٢٠٠٤
٢٥٨,٨	٢٨٠,٦٦,٤	٣١٨,٩٩,٢	٣٢٧,٥٠,٨	٣٤٧,٠٠,٨
٩٤٧,١	٩٢٩,٠	٩٠٢,٧٧	٩١٥,٤٠	٩١٥,٤٠
٩٢٣,٩	٩٤٣,٦	٩٦٥,٠	٩٧٠,٠	٩٧٠,٠
٣٣١,١	٢٢٥,٠	٢٧٦,٠	٣٠٠,٠	٣٠٠,٠
١٩٧,٧	١٨٠,٩٨,٨	١٨٢,٧٧,١	١٩٢,٨٧,٨	١٩٢,٨٧,٨
٤١٣	٤٤٨,٩	٤٦٧,٠	٤٤٨,٠	٤٤٨,٠
٩٥٢,٢	٩٥٧,٥	٩٦٣,٠	٩٦٣,٠	٩٦٣,٠
١٧٠,٤,٢	١٩٧,٢٨,٢	٢٢٤,٣٠,٢	٢٣٦,٧٠,٢	٢٣٦,٧٠,٢
٢٨٧,٢	٢٠٠,٦٨,٨	٢٤٩,٠	٢٣٠,٠	٢٣٠,٠
٢٢٣,٩	٢٣٣,٤	٤٧٠,٠	٥٠٠,٠	٥٠٠,٠
١١٦,٣٥,٩	١١٥٠,٠	١,٢٦٨,٥٢,٨	١,٦١٦,٦٠,٤	١,٦١٦,٦٠,٤

جدول ١
نصيب القطاعات من الإنفاق العام في مشروع موازنة ٢٠٠٢ / ٢٠٠٣

[illegible]

جدول ٥
القسائم المستحقة للدين الخارجى المتوسط والطويل الأجل
موزعة على آجال الاستحقاق وفقا للمركز المالى

القيمة بالمليون دولار أمريكي.

القيمة	الناتج
495,2	2.2 / 2.6
1279,7	2.3 / 2.2
118,6	2.4 / 2.3
12...2	2.5 / 2.5
213,2	2.6 / 2.0
* 1250,2	2.7 / 2.6
2228,2	2.8 / 2.7
1291,6	2.9 / 2.8
2280,2	2.10 / 2.9
** 1591,2	2.10 / 2.9
2588,9	الإجمالي

* تتضمن ٥٠٠ مليون دولار أمريكي تمثل القيمة الاسمية للسندات السيادية المصرية التي تستحق في ١١ / ٧ / ٢٠٠٦ .

السيدادة المصرية التي تستحق في ١١ / ٧ / ٢٠٠٦ .
 ** تتضمن ١٠٠٠ مليون دولار أمريكي تمثل الأسهم للبنات السيادة
 المصرية التي تستحق في ١١ / ٧ / ٢٠١١ .

جدول ٤
تطور الدين العام المحلي خلال الفترة
١٩٩٣ - ٢٠٠١

القيمة بالمليار جنيه

القيمة	التاريخ
٨٤.٠	٩٣ / ٦ / ٣
٩٢.١	٩٤ / ٦ / ٣
١٠٤.٠	٩٥ / ٦ / ٣
١١٤.٧	٩٦ / ٦ / ٣
١٢٥.٥	٩٧ / ٦ / ٣
١٣٦.٧	٩٨ / ٦ / ٣
١٤٧.١	٩٩ / ٦ / ٣
١٦٤.٣	٢٠٠٠ / ٦ / ٣
١٩٤.٨	٢٠٠١ / ٦ / ٣

جدول ٣
توزيع الإستثمارات الحكومية على القطاعات
في مشروعات موازنة ٢٠٠٢ / ٢٠٠٣

القيمة بالمليون جنيه

النشاط	جملة	النسبة المئوية من الإجماليات
الإسكان والتشييد	٤٩٠٠	% ٢٥,٠
الزراعة والري	٣٩٧١	% ٢٠,٤
التعليم والصحة	٣٨٤٩	% ٢٠,٥
الخدمات الصحية والدينية	١٦٧٧	% ٨,٦
دواوين لمبات	٩٧١	% ٥,٠
نقل والإصلاات والمعلومات	٩٤٠	% ٤,٩
البقاء والأمن والمساعدة	٩٢٠	% ٤,٨
باقى قطاعات الحازنة	١٩٢٨٧	% ١٠٠,٠
الإجمالي	١٩٢٨٧	١٠٠

700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990

أرقام في الاقتصاد الأمريكي

أعلنت وزارة التجارة الأمريكية أن العجز التجاري الأمريكي انخفض بمقدار ١,١٨ مليون دولار في مارس الماضي، ليصل إلى ٣١,٣٣ مليار دولار، وقصد سجلت الواردات والصادرات ارتفاعاً بسيطاً. وبلغ إجمالي التجارة التجري في الأشهر الثلاثة الأولى من العام الجاري ٩١,٦ مليار دولار بانخفاض ٢,٣ مليار دولار عن نفس الفترة من العام الماضي. في حين كان الانخفاض في قيمة الواردات ٣٦,٢ مليار دولار مقابل انخفاض الصادرات بمقدار ٣٢,٥ مليار دولار.

جامعة نقدية مستقرة في الصين

أعلن «داي شينغ لونج» رئيس بنك الصين الصيني محافظ البنك المركزي الصيني أن إحصائيات بنك الصين بالعملة باليوان بلغت في نهاية أبريل الماضي ٢٣٣,٨ مليار دولار، كما ارتفعت بنسبة ٢١,٦ مليار دولار عن مستواها في بداية العام الجاري، ويؤكد المحللون أن إحصائيات الصين بالعملة الأجنبية التي تعتبر ثاني أكبر إحصائيات في العالم بعد إحصائيات اليابان - ارتفعت بفضل الفائض في ميزان المدفوعات، كما أكد داي أن الصين ستواصل نهجها سياسة نقدية مستقرة وعادلة أمام السوق الاقتصادية وتحقق استقرار العملة، كما أن الحكومة ستعزز من سيطرته تدريجياً على ميزان المدفوعات الرأسمالية لتعويض على حرية

منطقة تعاون حرة عربية

جرت في العاصمة القبرية الرياض الاجتماعات الاربعة التي شاركت فيها كل من مصر وتونس والمغرب والاردن بهدف الإنفاق على إنشاء منطقة تجارة حرة. يقضي الصفح الأول، الرسم التجاري للسلع الصناعات والزراعية المتبادلة بين هذه الدول، واتساح سلع مشتركة من طحين إستخدام المواد الخام من أي دولة على قدرتي دوله أخرى ثم تصديرها للأورده والإستفاده من تطبيق الإعفاءات الجمركية ولذا يمكن الإستفاده من المزايا التي تنتهجها إتفاقيه التجارة الأوروبية التي تم التوقيع عليها من قبل الأمم المتحدة.

نشاط اقتصادی، فریاد سیاه

صرح الدكتور مصطفى كامل محسنه
محافظ بورسعيد بأن مجلس إدارة شركة
الصناعة النجوية وافق على إقامة عترة
مصانع جديدة وذلك بعد استقرار القرارات
وثبات الأسعار، وأضاف أن عترة
الشروعات بقاعدة بيانات ومعلومات من
التطوير والتوسيع على عمليات التصنيع
وقد استوردت إلى الإسكندرية
الصادرات إلى أوروبا وأمريكا. وأضاف
الحافظ إلى ارتفاع حجم صادرات النسيج
المنزعة العامة الماضي إلى ما قيمته
4,6 مليون دولار.

[illegible]

أكثر ما نرى في وثائق الفرقان التكاليفية
لأهمها في الوثائق المالية خدمات كالمطبخ
تستلج استعمالاً خاصة على مستوى ما
تتطلبه الخدمات الواسعة التي تشكّلها
فيها شبكة ذات طابع فريصاً وتروماً، واللاحظ
في العقد الأخير عدم إيراد واضح على
طلب الخدمات الواسعة التكاليفية. وقد
ذلك أساساً على أن تفسر بفرش
الرهنتيات إعادة تنظيمها لصالحها
ووثائقها لخطوات الأضرار كما أن ولا
المرور وأعمالها ومطاميرها المالية
والطرائف تمت جميعها إلى آخره من
صاحبها التكاليفية لتتعلق إلى
مجالاً بعيداً بكل ما يستتزمه ذلك من
ظواهر وتفسيرات ولكن من وراء ذلك
أبداً المصروف على تسليمه خصوماته إلى
الآخرين على أن تسلم خصوماته إلى
صاحبها في التوضيحات المالية
التي تدفقها كما تصل هذه الخصومات إلى
المراسل الخاصة إلى حالة جيدة من
مطاميرها وأوليات مالية التكاليف
جاءت لتسهم بقدر والفر في صاحبها
صاحبها بخدماتها وأدارت خلق خلق
تكاليفها بالاداءات التجارية الدورية المالية
التي يتضمن منها من إعطاء ذلك في
من صاحبها الرزق أو إعطاء الهدى أو
الهدى ورشحت الدوائر المالية لخدمة
تلك المصروف على تسليمه لخدمة لخدمة
متاحاً من قبل هذا العالم في سياق

[illegible][illegible]

آخر أخبار المرمم الرابع " مكتبة الإسكندرية "



د/ إسماعيل مزاح الدين

كان قد رسمه لأحد أسدقائه وأيضاً بابيه صغيراً لا يتعدى طوله ثلاثة سنتيمترات وهي تعبير نسخة طبق الأصل من بابيه شهر.

مكتشفات سريعة-

توفي البروفيسور ستيفن جاي جواد أحد أعضاء مجلس أمناء المكتبة وهو أحد علماء الحفريات ونظريات التطور وهي من أوائل الأعضاء المؤسسين لمجلس أمناء المكتبة.

شاركت المكتبة في مؤتمر الجمعية الأوروبية للمكتبات الرابع والعشرين وتم فيه مناقشة سياسة الإقتناء والمكتبة وإصداراتها في مجال التراث وأحدثاتها على أكبر قاعدة بيانات على مستوى العالم.

نظراً لإقتناء المكتبة آلة آلة هارب موسيقية في مدينة الإسكندرية احتفلت المكتبة بهذه المناسبة وقامت الفنانة مادل مسبي الدين بالعزف والفرد على الآلة وذلك في إطار الاحتفالية ما دل إعجاب الحاضرين

والانغماس بين الثقافات والشعوب المختلفة عبر العصور.

فيينا وصل إلى المكتبة الأثر الوحيد الباقي من المكتبة القديمة على تعبير النص الوحيد الذي يدل على طريقة تنظيم الكتب قديماً حيث أن هذه البردية "ردية فيينا" تضم مجموعة من مقتطفات كتب كانت موجودة بالمكتبة القديمة وقائمة عناوين مستعارة من المكتبة وسوف تتم ترجمة هذه البردية المهمة من اللغة اليونانية القديمة إلى عدة لغات حتى تكون متاحة أمام زوار المكتبة من كافة أنحاء العالم.

الإهداءات والمساهمات المصرية-

قام المستشار إسماعيل محمد حلمي بأهداء مكتبة الإسكندرية بمجموعة من المقتنيات الشخصية للملك فاروق وهي تصدور - النظارة الشخصية التي كان يرتديها الملك والنظارة الطبية الخاصة به - قامت كلية الآداب بمساهمة الإسكندرية بإصدار خمسة صفحات من مجلتها العلمية عن مدينة الإسكندرية منذ تأسيسها وما شاهده من أحداث عبر مراحل تاريخها العريقين واليوناني والروماني والقبلي والإسلامي مع الإشارة إلى أعلام وأدباء وألوان وزخرف الذين تأثروا بها وتضم هذه الجفلات أيضاً عدة دراسات وهي تعبر عن مختارات مكتبة الإسكندرية كما تأسس جامعاً - أسئلة الكهنة عند تأسيس جامعاً الإسكندرية في كتاب الآداب بها - الإسكندرية في كتاب الآداب الإسكندرية - مكتبة الإسكندرية الإسكندرية الأصل للرسوم الشهيرة - مجموعة سعيد

المصرية العامة لتنشيط السياحة.

من الإهداءات والمساهمات الدولية-

أوكرانيا قامت الحكومة الأوكرانية بإهداء المكتبة جدارية منحوتة من النحاس تحمل إسم الشاعر الأوكراني ليسييا أوكرانكا التي أقيمت بالإسكندرية من ١٩٩٠ إلى ١٩٩٣م وتناولت في قصائدها قضايا مصر والمصريين وطمع التعريف بالشاعرة بسمة لغات وهي - اللغة العربية والإجليزية والأوكرانية ما يؤكد على توطيد العلاقات الثقافية والعلمية بين مصر وأوكرانيا.

اليونان قامت اليونان بتكريم رائدة حقوق الإنسان وهي العمالة والفيلسوفة الشهيرة "إيباتيا" وذلك بمناسبة مرور ١٦٠٠ عام على ودها ويتم هذا التكريم في المؤسسة اليونانية الثقافية بالإسكندرية وكانت هذه الفيلسوفة هي دوتيرة كبيرة من العلم والحكمة ونصيرة خلق الإنسان وبالذات من تعاضد الحرية والمعادلة والمساواة وتعزز هذه الفيلسوفة هي آخر من قدمت أبحاثاً إلى مكتبة الإسكندرية القديمة وسحب مكتبتهما تم إغنياتها بروحيتها في الإسكندرية عام ٤١٥ م.

أستراليا أسهم صوفون من القزوين والدارسين الأستراليين في إصدار كتاباً بعنوان "مكتبة الإسكندرية" من خلال دار النشر التابعة للجامعة الأسترالية بالقاهرة وتضمن هذا الكتاب عدة دراسات حول الدور الذي لعبته مكتبة الإسكندرية القديمة في تشييد جسر التفاهات

مكتبة الإسكندرية ودور الهيئة الإقتصادية لتنشيط السياحة بالإسكندرية

حيث أن المكتبة في الإسكندرية أصبحت من أهم معالم ومزاراتها فقامت الهيئة الإقتصادية لتنشيط السياحة بإصدار مجلد سياحي عن المدينة العريقة وأهم مزاراتها الأثرية والسياحية وأيضاً مكتبتهما الشهيرة وأهم المعلومات عنها في الماضي والحاضر وصرح الزوار - حازم أبو سكيب رئيس الهيئة أنه سيتم ترجمة المجلد إلى النسخين الإنجليزية والفرنسية بجانب إصدار CD تتضمن نفس المعلومات.

وفي إطار خطة الهيئة لتنشيط الحركة السياحية والدعائية لمرور البحر المتوسط فهي الآن بصدد إنتاج فيلم فيديو جديد بعنوان "الإسكندرية مدينة" مدته ١٥ دقيقة يتناول على معلومات عامة تهم المواطن والسياح المرمي والأجنبي وفقاً للقيم التنموية التي يمتدح أيضاً العديد من المنظمات التي تعبر عن الإسكندرية المحلية بعد تطورها وتنشيتها وأهم ما بها من آثار غارقة ومزارات ومناطق ومكتبتها العلمية وسيسم - التخليق على العلم بلغات مختلفة - (العربية، الإنجليزية، الفرنسية، اليونانية) وقد صرح السيد الدكتور حازم أبو شبيب رئيس الهيئة بأن هذا الفيلم سيتم إتهامه إلى كل من المكتبة الإسكندرية - شركة مصر للفران، الفضليات، والاسفارات المصرية بالجارج والداخل بالإضافة إلى تليفزيون ج.ج. أيضاً المكاتب السياحية التابعة للهيئة

لحظات يتوقف فيها الفكر .. ولكن الحياة لن تتوقف

بقلم- عبد الحميد مرسى عنبر

عزراً عزيزي القارئ

لقد تحولت أن تعاشي معي الأحداث في الأفراح وفي الأوطار وقر الكوارث بنا ونكتب ما نراه وما نعيشه. وخلال تلك الأحداث لم نستطيع كذب بغير البعض أن نكتب سلسلة مقالات مسبقاً، لأن تعاشي الأحداث هي التي تمنع الفكر وتعطي النافذ نحو الإصلاح لذلك كانت الحياة هي أم الإختراف.

واليوم أجدني عاجز عن الكتابة وترقب التفكير بعد أن فقدت البحر خيرة رجالة المخلصين وهو الغائب الحاضر اللواء أحمد مدحت عبد الباري فقلما نجد مثله في ساحة النقل البحري يصل ويجول.

له بصمات عديدة في مجال النقل البحري فكان عطا - سخي حتى آخر لحظة - وإذا كان لحظ لم يمدني لكي أستزيد من هذا العطاء - فيكتفينا اللغات والحارات في القضايا التي كنا نطرحها فإننا نقدر له مدى حرصه على إعلاء شأن النقل البحري، وعلى أدا رسالته والذقة التي كان يحظى بها - اعتقد الأخ والصديق ... ولا نستطيع الكلمات أن تفي حقه، لذلك نترك المساحة لن حطى خلال رحلة كفاحه بالزبد من بين مراقبه وأراً - لتعريف عليه أكثر فهو قدوة للشباب في العطا ... وملاً أعلى في الإخلاص في العمل .. اللهم عوضه خير جزاء وأغمره برحمتك وصبرنا وأسرته المجلة ولأسرته الصبر والسلوان، وإن لله وإن إليه راجعون.



رثا من عصام يوسف غالي

إلى روح اللواء

مدحت عبد الباري

نشاطركم الأحزان

نشاطركم الأحزان
لواء عسب الباري
مين بهمسيد الأقي
بنصير أنصينا
يا بحر أعفما ما تشبى
ياحكي حكاياته للناس
ويقول التي يوزن خبره
الدمع عليك أنهار
أقدم شكوتي لمن
قمص يسبكس عليك
ويسفولك السوداء
يا بحر أعفما ما تشبى
ده ليل البكاء طويل

الشركة المتحدة للحبوب UNIGRAIN

شحن - تفريغ - تخزين - تعبئة آلية للحبوب

كبرى شركات الشحن الآلى للحبوب بميناء الدخيلة

* أعلى معدلات تفريغ يومية لسفن الحبوب

* طاقات تخزينية كبيرة

* لكل طاقات تعبئة آلية في الموانئ المصرية

* امكانيات التبخير - الجرش - الغرلة

* أسطول نقل حديث

دائماً في خدمة عملائنا

عنوان الشركة

المركز الرئيسى

القاهرة ٥٠١ شارع ١٠٥ المصدى

تليفون: ٥٢٥٦٥٢٠ - ٥٢٦١٥٨ - ٥٢٦١٥٧ - فاكس: ٥٢٥٦٧٦١ (٢٠٢٠)

صومعة الاسكندرية: ميناء الدخيلة

تليفون: ٣٠٨٢٠٧١ - ٣٠٨٢٠٧٠ - ٣٠٨٢٠٦٨ - ٣٠٨٢٠٦٧ - فاكس: ٣٠٨٢٠٦٧ (٢٠٢٠)



البراوى ترانس كونتيننتال للتوكيلات الملاحية

EL BARRAWY TRANSCONTINENTAL
SHIPPING AGENCY

Engsherif El Barrawy & Co.

مهندس بحرى. شريف البراوى وشركاه



خطوط منتظمة للبضائع العامة والروبو بين موانئ
جمهورية مصر العربية ولبنان وتركيا وايطاليا وأوكرانيا .
وكالة ملاحية عن السفن الاجنبية فى جميع موانئ الجمهورية.

ربط البضائع على السفن.

تأجير السفن.

متخصصون فى شحن ونقل

بلوكات الرخام من مصر إلى ايطاليا وبالعكس.

العنوان بجمهورية مصر العربية:

٧٨ ش عبد السلام عارف - جليم - اسكندرية

تليفون وفاكس: ٥٨٢٥٦٦٣ (خمس خطوط)

محمول ٠١١٧١٣٣٥٥ - ٠١٢٢٧٣٠٧٣٢

LEBANON لبنان

Tel:009617725521

Fax:00961773905

ITALY إيطاليا

Tel:00390585631770

Fax:00390585631789

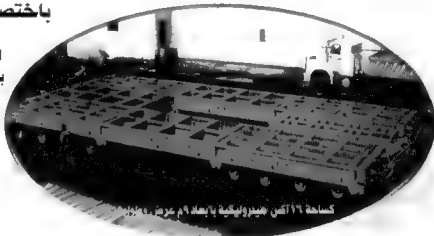
الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعلى البحار

NATIONAL TRANSPORT AND OVERSEAS SERVICES CO.



باختصار هي :

- إمتلاك معدات وأوناش من مختلف الأنواع
- قدرة تصل إلى ١٦٠ طن وتم تحديث معدات الشركة
- زيادة قدرة التحميل والإبعاد وزيادة إمكانيات
- الكاسحات الهيدروليكية حتى ٢٨ أكن
- تحميل طرود حتى وزن ٦٠٠ طن للطرود الواحدة.
- وعرض حتى ١٢ متر، وصواني بقطر ٦ متر
- بحمولة ٢٥٠ طن للصينية الواحدة بأية أطوال
- بما تسمح به الطرق
- إمكانية تجميع كساحة بعرض ١٢ متر وطول ٢٢
- متر لتحميل طرود حتى ٥٠٠ طن للطرود الواحدة.
- القيام بأعمال الشحن والتفريغ والتخليص
- الجمركي بحراً وجواً.



شركة عيش الملاحة للبترول
ESH EL MALLAHA PETROLEUM COMPANY

السيد اللواء / مازن نديم

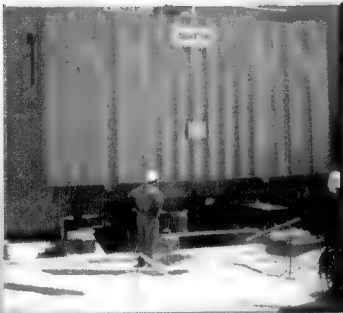
مؤسس ومدير إدارة شركة نوسكو

الموضوع : نقل صهريج سعة ١٥,٠٠٠ برميل

نتقدم لسيدكم بجزيل الشكر وافر التقدير على الجاهك الباهر في القيام بعملية نقل صهريج الزيت الخام ١٥,٠٠٠ برميل بأبعاده الشاذة من مدينة العفدة السياحية في موقع حلول شركة على اللاذقية ونشكره إلى أن العملية تم إنجازه. منها في زمن قياسي نظراً للقدرة الفائقة التي يتمتعونها في توكيدات الصرّك والدراسة الشاملة التي قمتم بها والتي قلقت في رفع الصهريج وإزالته هيدروليكيّاً بالإضافة إلى استخدام تقنيات هندسية خاصة حيث وصل عرض مقطورة النقل إلى تسعة أمتار كاملة في سابقة جديدة من نوعها. إن أبعاد الصهريج الهندسية التي تصل إلى قطر قدره ١٧ متر بالإضافة إلى ارتفاع ١٤ متر كانت تقل إمكانية النقل أو اللجوء إلى تقطيع الصهريج إلى أجزاء. وفي حالة تقطيع الصهريج بقطر إجمال عدم إمكانية هجمته وإعادة تركيبه إلى أصله بالإضافة إلى تضاعف التكلفة ولكن طريقة الشركة في النقل وأسلوب تنفيذها جعل الصعب سهلاً والمستحيل ممكناً ما أثبتت رصوخ قدركم في النقل والهندسة إن مساهماتكم القيمة لنا أكسبتنا من الإستخدام الأمثل للموارد المتاحة على مستوى القطاع بأثبات الأسماء بدلاً من اللجوء إلى تصنيع صهريج جديد بتكلفة باهظة. إن تفكير هذا الصهريج بهذا الأسلوب المبتكر مثل ميلاداً جديداً للصهريج بدلاً من شهادة وفاته التي اعتدت سلفاً وهذه العملية مزدوجة الإيجابية على الإقتصاديات الخاصة بعمليات التنمية. وفي النهاية نرجو أن نتفكروا تقديراً للعاملين لديكم على أدائهم المشكور بوجه عام ونخص بالذكر شخصكم الكريم والمهندس / فتحي أبو العيشين والمهندس / إسلام على الجاهك القيم الذي تعزز به وتعتبره علامة بارزة في تاريخ الشركة.

وتفضلوا بقبول فائق الإحترام ٠٠٠٠

د/ أحمد جابر ضيف الله
مساعد مدير الشركة
ومدير عام العمليات



جهاز رفع هيدروليكي - جاكات - حمولة ٤٠٠ طن
ومعدة تنظيمية بوزن حمل كبيراً جداً - ١٠٠ طن



نوسكو NOSCO

شركة عيش الملاحه للبترول

تم بحمد الله نقل صمريج سعة ١٥ ألف برميل لتخزين الزيت الخام بإيعاده الهندسية
الشاهه التي تصل إلى قطر ١٧ متر وإرتفاع ١٥ متر ووزن ٦٠ طن وذلك لحساب
شركة عيش الملاحه للبترول

ESH ELMALLAHA PETROLEM COMPANY

وقد تم رفعه بواسطة كواريك هيدروليكية بعد عمل قواعد للتحميل منها على جسم الصمريج وتم
استخدام كساحة ١٦ آكس هيدروليكي بعرض ٩ متر وطول ١٩ متر وهذه الكساحة يمتلكها
الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعلى البحار (نوسكو) وتم نقل الصمريج بسلام من موقعه
وسط مدينة الغردقة إلى موقعه الجديد على مسافة ٢٠ كم خارج المدينة



يا عملا بكم في

الحلم أصبح حقيقة

.. وتحقق الحلم .. ميلاد ميناء دولى عملاق جديد

شركة تنمية ميناء الاسكندرية

ميلاد ميناء الاسكندرية

مكونان المشروع للادارة

مكونان المشروع للادارة



أنشئت الشركة طبقا لقانون الاستثمار ولدى تأسيسها خبرات طويلة فى إدارة محطات البضائع الصب والبضائع العامة والحاويات. حصلت الشركة على حق إمتياز إنشاء وإدارة محطات الحاويات والبضائع الصب والبضائع العامة بنظام BOT ولمدة ٢٥ عاما .

إن أول صورة تظهر على البال عند التفكير فى زيارة مصر هى صورة الفراغة والاهرامات والصحراء ولكن مصر تغنى الكثير غير هذه الصور المتصادمة منها ميناء شمال العين السخنة الذى يعتبر إنشاءه من الأحداث القومية الهامة فى مصر فى القرن الحادى والعشرين و يتكون الميناء من أربع أحواض. تقوم الشركة بإنشاء وإدارة محطات الحوض الأول بطول ١٨٠٠ مترا (منا عداد ٢ رصيف وروو) وبعمق ١٧ متر

يتكون الحوض الأول من ثلاث محطات رئيسية هى :

★ محطة حاويات:

- رصيف بطول ٤٠٠ متر يمكن زيادته الى ٧٥٠ متر
- ساحات تخزين بطول الرصيف وبعمق ٥٠٠ متر
- عدد ٣ أونش رصيف عملاقة بوسيت بانامكس يواد عدها فى حالة زيادة طول الرصيف المخصص
- طاقة المحطة ١٠٠ ألف حاوية مكافئة تزداد الى ١٠٠ ألف حاوية مكافئة بزيادة مبداتها

★ محطة بضائع صلب:

- رصيف بطول ٤٠٠ متر
- نظام سمور ثالثة تبلغ طاقته ٢٤٠٠ طن / اساعة

- طاقة المحطة حوالى ٣ مليون طن / اسنة يمكن زيادتها الى أكثر من ٦ مليون طن / اسنة
- طاقة ترغيع أكثر من ٤٠ ألف طن / يوم

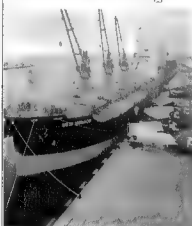
- ساحات مزودة بنظم اوتوماتيكية حديثة لرفع البضائع لرفعها بسعة تخزين ١٠٠ ألف طن
- عدد ٢ أونش رصيف عملاق حمولة ٢٦ ألف طن لكل. يمكن تداول خامات الحديد المختلفة وكذلك لافاد الصيد

★ محطة بضائع عامة:

- رصيف بطول ٢٥٠ متر
- عدد ٣ ونش موانى مفصلية الذراع قدرتها ٤٠ ألف لكل
- ساحات ومخازن حديثة بطاقة مليون طن / اسنة يمكن زيادتها الى ٣ مليون طن / اسنة
- مخازن تبريد للحفاظ على البضائع سليمة وفى حالة جيدة

★ محطة تصدير وتحميل الاسمنت:

- ساحة لتحميل وتصدير الاسمنت
- ساحة لتحميل وتصدير الاسمنت



ميناء شمال السخنة مولد ميناء القرن

☆ الشرقى جنى مياوث :

ميناء القرن .. هدية للمصريين .. فى مطلع القرن الحادى والعشرين

☆ د. عبيد :
يعد الميناء .. أول المشروعات العملاقة التى خرجت للنور

جاءت اللحظة الحاسمة وخرج المولود المرتقب إلى النور بعد ثلاثة ولاتين شهرا من السياق مع الزمن ليكون أول إنجاز عملاق فى مطلع هذا القرن .. ويكون ثمرة كمال وتخطيط منظم لرحلة بالغة الأهمية فى وضع مصر على الخريطة العالمية.

.. حيث قام د. عادل عبيد رئيس مجلس الوزراء المصرى بإرافته بمجموعة من الوزراء المقيمين بمطار ميناء شمال السخنة المحذوري الضملاق حيث تم الإلتقاء من جميع الأعمال الأساسية من بنية أساسية تتكلفه إجمالية ٧٩٦ مليون جنيه لإنشاء الحوض الأول والثانى الملاحية والمرافق .. لتحقيق طاقة تصديرية مع بداية التماثل



الفعلى للميناء تصل إلى ١٢ مليون طن سنوياً.

- أكد الدكتور عادل عبيد رئيس مجلس الوزراء المصرى أن زيارته التقديرية للميناء التى تعد الثانية فى أقل من ثلاثة شهور هو تكليف من الرئيس / حسنى مبارك بهدف تحديد دور الحكومة فى خدمة الميناء الذى يراز عن طريق القطاع الخاص.



وجه الإيران / لشارة الشرق رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة صاحبة الإنجاز فى إدارة وتشغيل الميناء .. الشكر والمدير لخدمة الرئيس / وحسنه شخصى وسبيلنا والحكومة على تشجيع الإستثمارات الواعدة وخلق المناخ المناسب للدفع بالجزء الأعظم من هذه الإستثمارات فى إنشاء موانئ مصرية عملاقة تستوعب سفن الحاويات الضخمة مشيراً إلى قبول شركة تنمية ميناء السخنة اقتراح إنشاء وإدارة ميناء القرن .

- وتطوير كافة الخدمات العاملة فى الميناء للوصول إلى العالمية . وتحقيق القدرة التنافسية مع الموانئ الأخرى المجاورة فى المنطقة . وأضاف الشرق أن المشروع سوف يوفر ١٥٠٠ فرصة عمل . ومن المتوقع أن تخلق أنشطة مركز الخدمات اللوجستية فرص عمل لأكثر من



٥ آلاف شخص كما أن الشركة ملتزمة بمراعاة المعايير الدولية المتبعة فى الموانئ العالمية للحفاظ على البيئة من التلوث سواء البحرية أو البرية حفاظاً على سلامة الإنسان والمنطقة المحيطة وقد رصدت الشركة ثلاثة ملايين جنيه لهذا الغرض .

- وفى نهاية الجولة كانت الفرحة والسرور تعانق وتظهر بوضوح على الوجوه بهذا الإنجاز العظيم والمهم بالكم والرخاء فى مطلع هذا القرن .

هذه هى للشعب المصرى بحدوث هذا المشروع إلى النور وفى انتظار تفعيله الفعلى ليعم الخير والرفاهية على أرض مصر فى ظل القيادة الرشيدة والحكمة للبنة والرحيم بقيادة الرئيس

محمد حسنى مبارك





The Adham Center Television Journalism

The American University in Cairo

By Manal Gaber

Congratulations Class of 2002 !

Dalia Ashmawi, Intesar Al-Shukry, Mervat Abou Oaf, Dina Geith, Iena El Ghabban, Nadine Hallal, Dalia Mabrouk, and Caroline Ghali are receiving their master's degrees in television journalism



Dr/Ahmed Bahgat ,Dreem T.V, Mr/Khaled Abu Zeid,Show Time,
Mr/Tarek Kashef,Orbit,Cairo



Ms. Janet Sandile, Dr. Hussein Amin between
Master's Students



Mr/S. Abdullah Schleifer
Director of Adham T.V Center



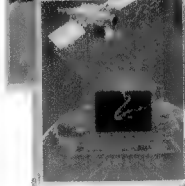
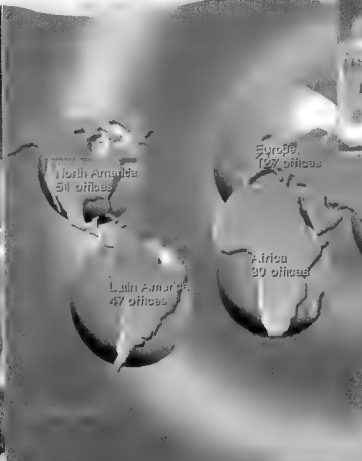
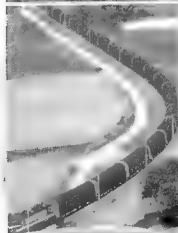
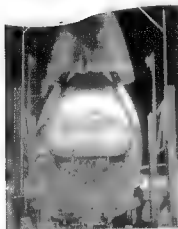
Mr/ Amin Bassiouni The Head
of Nile Sat (Egypt)



Mervat Abu Oaf receiving The Master's Certificate
from, Mr/Alexander Darling The Vice President of A.U.C

agents

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Grosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923787

+2(03)5901521

تحويل مؤسسة مصر للطيران إلى شركة قابضة



البريق / أحمد شفيق

أصدر الرئيس عبد الحميد حشمتي صياد قراراً جمهورياً بتحويل مؤسسة مصر للطيران إلى شركة قابضة تحت اسم الشركة القابضة لمصر للطيران تقييماً لشركاتها، وقد قرر الطيار أحمد شفيق وزير الطيران المدني تعيين اللواء عبد الفتاح كاطو مفوض للشركة القابضة والطيار أحمد النادي رئيساً للشركة مصر للطيران للخطوط الجوية.



اللواء / عبد الفتاح كاطو

والمهندس عاطف عبد الحميد رئيساً لشركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية و عبد العزيز العراقي رئيساً لشركة مصر للطيران للنقل الجوي، وحامد عبد السلام رئيساً لشركة مصر للطيران للخدمات الجوية، وسوف تبدأ الشركة القابضة الجديدة عملها اعتباراً من أول يوليو الجاري بعد إقرار الجمعية العمومية للشركة لإختيار اللواء عبد الفتاح كاطو رئيساً لها.

عبد الهال على فائحة لرئيس لجنة البحوث بجمعية رجال أعمال الإسكندرية



تتقدم أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال بأسمى آيات التهنية للأستاذ عبد الهال على مدير عام شركة عفيفي للشحن الدولي وعضو مجلس إدارة شعبة النقل الدولي بالغرفة التجارية وعضو جمعية رجال الأعمال الإسكندرية على الثقة الفائحة التي أولاها إياه مجلس إدارة جمعية رجال أعمال الإسكندرية بتعيينه نائباً لرئيس لجنة الجمارك بالجمعية.

الجدير بالذكر أن الأستاذ عبد الهال على من الشخصيات الفاعلة والمؤثرة في مجال الجمارك والنقل الدولي من خلال أنشطته العديدة ومشاركته الدائمة في كل المناسبات والمؤتمرات والندوات وكانت آراءه ومداخلاته الإيجابية مثار إعجاب كافة المراقبين والختصين.

أف مبروك وإلى الأمام



Egyptian Maritime Services



Outstanding Services

International Freight Forwarding

EMS handles sea and air freight. We have a strong partnership base in the EU, USA, Far East and Gulf

NVO

Irrespective of modes, EMS ensures transportation as a carrier, under its own thru-documentation.

Customs Operations

Our experience and extensive background gives us a decisive edge in customs clearance and assistance in all Egyptian ports, Cairo airport and dry ports.

Intermodal Transport

Moving containers between Red Sea and Med ports by truck and dedicated block trains.

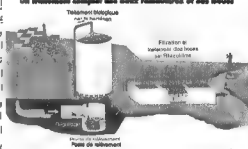


مياه صرف المنازل وأنظمة تنقية جديدة بسيطة

تضم فرنسا حوالي ٣٧.٠٠٠ مدينة صغيرة يقل عدد سكان كل منها عن ٢٠٠ مواطن ولعلاج مياه الصرف، فإن السلطات المعنية لا تملك الموارد الكافية لشراء محطات تنقية باهظة الثمن. ومن ثم فإنه من خلال تحديث تكنولوجيا نظم بسيطة، أمكن توفير حلول جديدة تتمتع بتكلفة وتطلبات صيانة أقل.

عندما يتناول الموضوع ضرورة تنقية مياه صرف المنازل، فإن المستشارين والمهندسين الفنيين يفكرون في "محطات تنقية" تعمل عامة بطرق بسيطة، وهو بالفعل نظام محفز وشديد الفاعلية في حالة الإدارة الجيدة له إلا أنه يظل مشكلة حادة. فبعد أنه نتيجة للتنقية المطلوبة، فإنه يستلزم وجود فريق مدرب على أعلى مستوى ما يؤدي إلى إقبال ميزانية التشغيل بالنسبة لمسطحات البلدية. كذلك فهو يؤثر على تكلفة مكونات تنقية المياه حيث يظهر ذلك بوضوح في فواتير المستهلكين. ومع هذا توجد حلول أقل تكلفة وأقل إحتياجاً لتدخلات الصيانة. فالمرم يتم العودة لبعض نظم التنقية البسيطة التي تتطلب عملية تحديث لتدوير حلول عمالة ومؤمنة. وعلى الرغم من كونها أنظمة بسيطة، فإن هذه التكنولوجيا لا تعمل بكفاءة أقل من محطات التنقية التقليدية. إذ أنها قادرة على تلبية متطلبات الجودة ولا سيما بالنسبة لإستخدام النشادر الذي يعد أحد المايير الرئيسية لضمان جودة المحيط المائي. هذا وتمتثل مختلف الأنظمة الخاصة بمعالجة التنقية في إستخدام كل من شراعات الرمال، وإسطوانات بيولوجية، بحيرات طبيعية لتفكيك أو طبقات الليكيترا من طبقات فائزات تحت نظام الـ Rhizospheres. إذ ينتج كل نظام ميزاته وتوزعه مثل بحيرات التنقية التي تتعرض لتغيرات هامة لا يسمح بحث العمال الطبيعي وخفض مساحة المعالجة. كذلك هناك نظام حداث الترشيع ونظام الـ Rhizo- (الذي يسمح بمياه بيطة ليكتريا وطيلة النباتات) وعندما نعلم أن هناك حوالي ٣٧.٠٠٠ مدينة صغيرة في فرنسا يبلغ عدد سكان كل منها ٢٠٠٠ نسمة فإنه إلى أقل من ٢٠٠٠ نسمة فإنه يمكن إدراك أهمية هذا السور وحيث وقتنا الحالي فإن كبرى الشركات كانت تتخلى عنه مع تفصيل بين المعدات الحالية التنقية أما اليوم فإن التسع السبي لسور المحطات الضخمة ولجهد الأبحاث يسيرون إلى أن الصنوبر الجيد للسمطات القسرية قد بدأ يعطى بالاهتمام.

le traitement complet des eaux résiduaires de nos villes



حتى لا يتم فقد كل شئ في بضع دقائق AKSAL SYSTEM نظام ضد الحرائق لحماية كل شئ عندما في المنازل

بعد نظام AKSAL SYSTEM المسجل رسمياً نظام أمن يسكن من شأنه الحماية من إحصائيات حرائق أصعدت المائتين. فهو عبارة عن نظام أطفاء حرائق أوتوماتيك وإقتصادي حيث يعمل ذاتياً دون الإحتياج إلى إنذار. توصيلات كهربائية أو إستخدام تيار. ويتضمن نظام AKSAL SYSTEM الجديد تشغيله بدون أي خطا وبدون حدوث أي خسائر حيث أنه يضمن إطفاء فوراً و أوتوماتيك للبركان التي قد تشتعل في أصعدت المائتين. إذ يقوم على الفور ووقت حدوث إشعال بوقف عملية سحب الهواء بنسبة ٨٥٪. أما بالنسبة للحد من إشتعال في سحب الهواء فهي تتم بالتنفص من الأذنين عن طريق الجزء العلوي للقفاز. كذلك فإن زر زرعة مضغوطة على جذر الأضدة تسمح بإطفاء الحريق. ويجدر الإشارة إلى أن النظام الجديد حترافاً من جميع أنواع المائتين القياسية فضلاً عن إمكانية تعديله بناء على الطلب خدمة مختلف المائتين التي تحتاج ذلك. وقد تم ترميز النظام الجديد بثمان أربع سنوات علماً بأن عملية تجديد المادة الرغوية الخاصة بإخلاء الحرائق تتم كل عامين.

هذا وتضمن نظام AKSAL SYSTEM بكونه جهاز آمن، إقتصادي وذات الصلاحية حيث تم تصميمه وإيجيهم في ورش شركة AKSAL (فرنسا). أما بالنسبة لتدريبه وتكوينه وصيانته فهي مساحة عن طريق أي متخصص في نظيف المائتين والنا. أو في تأمين الحرائق والمراقبة من بعد. وأخيراً فقد قام نظام AKSAL SYSTEM بالانترام بشروط الإختبارات المنقذة عن مختلف المائتين المعتمدة.

ملحوظة:
لنقل الحرائق في فرنسا:
- أكثر من ٣٥.٠٠٠ عملية تدخل رجال المائتين / عام
- مئات الآلاف من المنكرين / سنوياً

عرض SPACE 2002

أول معرض إروبي في مجال تربية الماشية والدواجن في الفترة من ١٢-١٠ سبتمبر ٢٠٠٢

"صحة الحيوانات، وإثبات بين مصالح المربين والمستهلكين"

بعد معرض UBI SPACE الدولي لجميع الشركات المتخصصة في قطاع تربية الماشية والدواجن، وسوف يقود في مدينة Rennes بفرنسا على مساحة ٥.٠٠٠ متر مغطاة (١١ قاعة) ٤٧.٠٠٠ متر في الهواء الطلق. إذ ستعطي معرض SPACE 2002 إلتقاء جميع المشيرين عن الشركات المتخصصة في تربية الماشية (أبقار، أحم، الخنازير، الدواجن، والأرانب، وسبكون موضوع صحة الحيوانات محور العديد من المناقشات والندوات التي ستعقد خلال هذا المعرض إبتداء من يوم الثلاثاء الموافق ١١ سبتمبر إلى الجمعة الموافق ١٢ سبتمبر ٢٠٠٢. ومن المخطط وصول عدد الجهات المشاركة هذا العام إلى ١٥٠٠ جهة في إطار حضور ١٠٠.٠٠٠ زائر.

متابعة المنتجات الزراعية بداية من حقل المزارع بفضل برامج كمبيوتر متطورة

عانت أوروبا في السنوات الأخيرة من العديد من الأزمات الغذائية المتوالية مثل ظهور مرض الـ BSE (جنين البقر) والبروكسين وإنتشار مخاوف المنظمات غير الحكومية. ومن ثم أدى ذلك إلى فرنسا بشكل خاص إلى حدوث ردود فعل شديدة للمستهلكين إزاء مصدر غذائهم وفي إطار العمل على تلبية قلق الجمهور، قامت كل الشركات المتخصصة في الصناعات الغذائية ومراكز البيع ذات الصنوع الكبير بوضع نظام متابعة دقيق جداً للمنتجات الزراعية بدءاً من حقل المزارع. وقد تطلب تنفيذ تلك الإجراءات من جانب المزارع تسجيل دقيق لكل للبيد من البيانات الخاصة بكل قطعة أرض يزرع كل نوع من الزروعات وبالتالي فهو عمل شاق جداً عندما يتم تعديده على الورق. ولتقديم مساعدة عمالة للمزارعين في هذه الخطوة قامت العديد من الشركات بتصميم برامج كمبيوتر من شأنها السماح بتصحيح جميع الإجراءات المنقذة في الحقل إرتكازاً على خريطة للمساحة المزروعة.



خريطة للزراعة في الحقل

وقد أرتعت Christian Claye مدير شركة Nord Négoc تالاً: لقد أردنا خدمة عملائنا من المزارعين من خلال تقديم أداة موزعة على جميع محتاجاتهم سواء من المهور والمضاروات والبجر والبطاطس... ومن ثم وقع إختيارنا على البرنامج المقدم من شركة Prestium التي تقع مقرها بالقرب من Lill كما فرنسا. أيضاً نفس البرنامج الذي تم إختياره من قبل الإستوديوالين الرئيسين عن شركات التخزين والصناعات الغذائية شمال فرنسا وهم شركة البطاطس McElen. كذلك شركة Heuts de France لتكرير السكر، شركة Bindle لتصنيع المضاروات والجمعية التعاونية للحبوب

A1



تربليسون دولار... إجمالي الثروات الشخصية بالشرق الأوسط

مؤشرات الأسهم العالمية أقلعت العام الماضي على انخفاض كبير. كما أن وقع جماعات استثمار وجه ضربة إصابتها في أسواق عدة في العام كانت متدهورة أصلاً. فهبطت الأسواق وأصبحت تحيط بطريقة طرفة، مما دفع المستثمرين إلى التخلص بسرعة من ترويضاتهم في الأسهم من أجل الحد من خسائرهم. ولاحظ التقرير في ٣ في المئة من النسر الذي حصل في ثروات الأغنياء العالمية، بلغ فقط نصف الريادة التي كانت عند ٦ في المئة عام ٢٠٠٠، وأقل بقل من ٢٦.٢ تريليون دولار أو ما يعادل ٢٩.٤ تريليون يورو للأثرياء، من الذين تبلغ موجوداتهم المالية ما لا يقل عن مليون دولار من دون احتساب الأصول العقارية وكيار الأثرياء. هم الذين تبلغ موجوداتهم المالية أكثر من ٣٠ مليون دولار.

وأشار التقرير الذي نشرته صحيفة الحية إلى أنه في الشرق الأوسط قد ارتفع عدد الأثرياء بنسبة ٢.٦ في المئة إلى ما يقدر بنحو ٢٩٠ شخص حتى أواخر ٢٠٠١. وقيمت قسمة ثرواتهم من دون تغيير بذكر أي ما يعادل تريليون واحد من الدولارات خلال العام الماضي. وقد ازدادت الثروات التي يملكها أغنياء الشرق الأوسط ٢٦.٦ في المئة منذ عام ١٩٨٩ ومن المتوقع أن ترتفع لتبلغ ١.٦ تريليون دولار في أواخر ٢٠٠٦.

وأضاف التقرير الذي نشرته صحيفة الحية للتنبؤ أن الأوضاع الاقتصادية القاسية التي سادت ٢٠٠٠ أودت، كما كان متوقفاً، إلى تأثيرات سلبية على خلق الثروات في العالم كما أن التراجع في الناتج المحلي القاتم، التي كان قد بدأ بتراجعها في النصف الثاني من عام ٢٠٠٠، وواصل انحساره طويلاً حتى ٢٠٠١. وقال التقرير أن اقتصادات بلدان عدة كانت عاتية، وانزلت الولايات المتحدة مطلع مارس الماضي فيما تكتف أوروبا من الحصول على قفاز، وتعيد بتدريبات صندوق النقد الدولي، إن الناتج المحلي العالمي الحقيقي بلغ بنحو ٢.٥ في المئة، أي أكثر من النصف بقليل من الرقم الذي بلغه في السنة السابقة.

وأكد أنه كان لتأخضا أسواق الأسهم العالمية تصعباً أيضاً من الأضرار التي لحقت بثروات الأثرياء عام ٢٠٠١. فقد تدهورت القيمة السوقية الإجمالية للأسهم في البورصات العالمية الرئيسية أكثر من ١٣٪ وإذا استثنينا بعض الدول مثل كوريا الجنوبية وفنلاند، لوجدنا أن

نيويورك: كشف التقرير السنوي الذي تصدره دار الوساطة العالمية "ميريل لينش" بالعالم مع كتاب جينيني أرنست يونغ عن الثروات العالمية أنه انصم إلى نادي الأثرياء في العالم ٢٠٠٠. أنه شخص جديد على رسم تخطيط الأسواق المالية وإشراق الإنكماش الاقتصادي في عدد كبير من الدول وإذ ارتفع عدد الأغنياء في الشرق الأوسط إلى ٢٩٠ ألف شخص يمكن نحو تريليون دولار.

وأكد التقرير السنوي عن الثروات العالمية أن عدد الأثرياء ارتفع ٣/٤ إلى ٧.١ مليون شخص على مستوى الكرة الأرضية، ليدل زادت ثرواتهم بنسبة ٢٦.٦ تريليون دولار تقريباً إلى نحو ٢٩.٤ تريليون دولار أو ما يعادل ٢٩.٤ تريليون يورو للأثرياء، من الذين تبلغ موجوداتهم المالية ما لا يقل عن مليون دولار من دون احتساب الأصول العقارية وكيار الأثرياء. هم الذين تبلغ موجوداتهم المالية أكثر من ٣٠ مليون دولار.

وأشار التقرير الذي نشرته صحيفة الحية إلى أنه في الشرق الأوسط قد ارتفع عدد الأثرياء بنسبة ٢.٦ في المئة إلى ما يقدر بنحو ٢٩٠ شخص حتى أواخر ٢٠٠١. وقيمت قسمة ثرواتهم من دون تغيير بذكر أي ما يعادل تريليون واحد من الدولارات خلال العام الماضي. وقد ازدادت الثروات التي يملكها أغنياء الشرق الأوسط ٢٦.٦ في المئة منذ عام ١٩٨٩ ومن المتوقع أن ترتفع لتبلغ ١.٦ تريليون دولار في أواخر ٢٠٠٦.

وأضاف التقرير الذي نشرته صحيفة الحية للتنبؤ أن الأوضاع الاقتصادية القاسية التي سادت ٢٠٠٠ أودت، كما كان متوقفاً، إلى تأثيرات سلبية على خلق الثروات في العالم كما أن التراجع في الناتج المحلي القاتم، التي كان قد بدأ بتراجعها في النصف الثاني من عام ٢٠٠٠، وواصل انحساره طويلاً حتى ٢٠٠١. وقال التقرير أن اقتصادات بلدان عدة كانت عاتية، وانزلت الولايات المتحدة مطلع مارس الماضي فيما تكتف أوروبا من الحصول على قفاز، وتعيد بتدريبات صندوق النقد الدولي، إن الناتج المحلي العالمي الحقيقي بلغ بنحو ٢.٥ في المئة، أي أكثر من النصف بقليل من الرقم الذي بلغه في السنة السابقة.

وأكد أنه كان لتأخضا أسواق الأسهم العالمية تصعباً أيضاً من الأضرار التي لحقت بثروات الأثرياء عام ٢٠٠١. فقد تدهورت القيمة السوقية الإجمالية للأسهم في البورصات العالمية الرئيسية أكثر من ١٣٪ وإذا استثنينا بعض الدول مثل كوريا الجنوبية وفنلاند، لوجدنا أن



** LONG TERM SCHEDULE FOR VESSEL DURING 2002 INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

JULY 2002

NAME OF VSLs	VOYAGE	ETA	PORT
MV CRYSTAL I	21E	03/07/2002	PSD
MV CHISWICK BRIDGE	04E	06/07/2002	PSD
MV EMPRESS HEAVEN	13E	06/07/2002	PSD
MV RAINBOW BRIDGE	22E	10/07/2002	PSD
M/V FRANC	02E	13/07/2002	PSD
MV GOLDEN GATE BRIDGE	66E	13/07/2002	PSD
MV LT GREET	23E	17/07/2002	PSD
MV LIONS GATE BRIDGE	06E	20/07/2002	PSD
MV EMPRESS DRAGON	22E	20/07/2002	PSD
MV INDIA LOTUS	24E	24/07/2002	PSD
MV HYUNDAI INNOVATOR	02E	27/07/2002	PSD
MV VENUS BRIDGE	11E	27/07/2002	PSD
MV MING PROMINECE	25E	31/07/2002	PSD

الإسكندرية، شارع فرانك عداة / المصلحة - محطة الزول / ت/ ٨١٧٢٩٣ - ٨١٧٢٩٠ / ٨١٧٢٩٠ - ٨١٧٢٩٠

فلكس: ٥١١٨٠ / ٥١٦٣٠ / فلكس: ٤٨١٧٢٩ / ٤٨١٧٢٩ / ٤٨١٧٢٩

مكتب بومس، ١٣ شارع الجمهورية بطنون، ٦١٦/٢٥٩٨٨٥ - ٦١٦/٢٥٩٧٧٥ - ٦١٦/٢٥٩٧٧٥ - ٦١٦/٢٥٩٧٧٥

مكتب ديمية بجوار شركة الحاويات بطنون وفلكس: ٣٣٠٢٢١ (٥٧٧)

الفرع: القاهرة - بومس - السويس



LONG TERM SCHEDULE WEST BOUND FOR VESSELS DURING 2002

JULY 2002

NAME OF VSLs	VOYAGE	ETA	PORT
MV EMPRESS DRAGON	22W	07/07/2002	PSD
MV HYUNDAI INNOVATOR	02W	14/07/2002	PSD
MV EMPRESS PHOENIX	23W	21/07/2002	PSD
MV EMPRESS SEA	23W	28/07/2002	PSD

** LONG TERM SCHEDULE NORTH BOUND AND U.S.A PORTS VESSELS DURING 2002

JULY 2002

NAME OF VSLs	VOYAGE	ETA	PORT
MV LIONS GATE BRIDGE	06W	01/07/2002	PSD
MV MING PROMINECE	025W	07/07/2002	PSD
MV VENUS BRIDGE	11W	08/07/2002	PSD
MV SCI ASHA	26W	14/07/2002	PSD
MV MERCURY BRIDGE	13W	15/07/2002	PSD
MV AMBASSADOR BRIDGE	027W	21/07/2002	PSD
MV JUTTER BRIDGE	11W	22/07/2002	PSD
MV CRYSTAL I	28W	28/07/2002	PSD
MV TSING MA BRIDGE	02W	29/07/2002	PSD

THE IMO AND ITS "MODUS OPERANDI"

Part I

By Mr/ Fernando Plaza

Spanish National Adviser Of The Maritime Administration Of Spain



Safety and the protection of the marine environment are nowadays high in the minds not only of the politicians but of the public opinion at large. However, little is known about how the international maritime community and the shipping sector in general put order in their business. Central to this is a small, but highly reputed Organization whose motto "is Safer Ships and cleaner Oceans."

A Convention establishing the International Maritime Organization (IMO) was adopted in 1948 by the United Nations Maritime conference. The convention, then known as the Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, (IMCO) entered into Force on 17 March 1958. The new organization, with Headquarters in London, was inaugurated on 6 January 1959 when the Assembly held its first session.

The purposes of the Organization, as specialised agency of the United Nations system, are to provide machinery for co-operation among Governments in the field of governmental regulation and practices affecting shipping engaged in international trade and to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships. The Organization is also empowered to deal with administrative and legal matters related to these purposes.

It should be noted that as of today, IMO has 162 Member States and two Associate Members which participate in its work through the main organs of the Organization consisting of an Assembly, a Council and four main Committees: the Maritime Safety Committee, the Marine Environment Protection Committee; the Legal Committee; and the Technical Co-operation Committee. There is also a

Facilitation Committee and a number of Sub-Committees as subsidiary bodies of the main technical committees.

The Secretariat of IMO consists of the Secretary-General, William A. O'Neill (Canada), and about 300 personnel based at the headquarters of the Organization in London.

Contributions to the IMO budget, at about 19 mfl sterling annually, one of the smallest in the UN system, is based on a formula which is different from that used in other United Nations agencies. The amount paid by each Member State depends primarily on the gross tonnage of its merchant fleet. The top ten contributors are, in this order: Panama, Liberia, Japan, Bahamas, Greece, USA, Malta, Cyprus, Norway, and Singapore.

It took ten years for the IMO Convention to enter into force and by the time IMO came into existence in 1958, several important international conventions had already been developed, including the International Convention for the Safety of Life at Sea of 1948, the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil of 1954 and treaties dealing with load lines and the prevention of collisions at sea. IMO was made responsible for ensuring that the majority of these conventions were kept up to date. It was also given the task of developing new conventions as and when the need arose.

The creation of IMO coincided with a period of tremendous change in world shipping and the Organization was kept busy from the start, practically up to today, developing new conventions and ensuring that existing instruments kept pace with changes in shipping technology.

It is now responsible for more than 40 international conventions and agreements and has adopted numerous protocols and amendments to existing instruments.

The development of a convention, truly in reality is an international treaty, is not a straightforward matter, and a careful step by step approach has to be followed. As per its mandate, the part of the process with which IMO as an Organization is most closely involved is the adoption of international instruments. IMO has six main bodies concerned with the adoption or implementation of conventions. The Assembly and Council are the main organs, and the committees involved are the Maritime Safety Committee, Marine Environment Protection Committee, Legal Committee and the Facilitation Committee.

Developments in shipping and other related industries are discussed by Member States and Organizations in consultative status, in these bodies, and the need for a new convention or amendments to existing conventions can be raised in any of them. Normally the suggestion is first made in one of the committees, since these meet more frequently than the main organs. If agreement is reached in the committee, the proposal goes to the Council and, as necessary, to the Assembly. If the Assembly or the Council, as the case may be, gives the authorization to proceed with the work, the committee concerned considers the matter in greater detail and ultimately, with the assistance of its subsidiary bodies, draws up a draft instrument.

Work in the committees and sub-committees is undertaken by the international experts, representatives of Member States and of the consultative organizations of the Organization. Many of these organizations have direct experience in the various matters under consideration, and are therefore able to assist the work of IMO in practical ways.

The draft convention which is agreed upon is reported to the Council and Assembly with a recommendation that a confer-

ence be convened to consider the draft for formal adoption. Initiatives to attend such a conference are sent to all Member States of IMO and also to all States which are members of the United Nations or any of its specialized agencies. These conferences are therefore truly global conferences open to all Governments who would normally participate in a United Nations conference. All Governments participate on an equal footing. In addition, organizations of the United Nations system and organizations in official relationship with IMO are invited to send observers to the conference to give the benefit of their expert advice to the representatives of Governments.

Before the international diplomatic conference opens, the draft convention is circulated to the invited Governments and organizations for their comments. The draft convention, together with comments thereon from Governments and interested organizations is then closely examined by the conference and necessary changes are made in order to produce a draft acceptable to all or the majority (since the text is adopted normally by consensus avoiding the need of voting) by the Governments present.

The convention thus agreed upon is then adopted by the conference and deposited with the Secretary General who sends copies to Governments. The convention is opened for signature by States, usually for a period of 12 months. Signatories may ratify or accept the convention while non

signatories may accede.

To be continue



آخر أخبار هيئة قناة السويس

كتب محمد حسين صالح



الفريق أحمد على فاضل

فى سفن القناة بالإضافة إلى أقصى درجات الأمان بأحدث أنظمة المراقبة الإلكترونية فى العالم لتابعة السفن العابرة للقناة من ٣٠ كيلو خارج القناة حتى دخولها القناة بدأت هيئة قناة السويس فى إعداد الدراسات الهندسية لإقامة طريقه جديدة للقناة بطول ٢١ كيلو متر لتستعمل بالترقية القديمة الموجودة بالذغرسور بما يؤدى إلى اختصار فترة عبور السفن للقناة إلى ١١ ساعة من ١٥ ساعة وتهدف إلى الترقية الجديدة لمواجهة الأزمات الطارئة التى قد تحدث فى المجرى الملاحي للقناة. وأكد فاضل أنه لا يوجد تعارض بين الترقية ومشروع تطوير القناة الذى يستهدف الوصول إلى غاطس ٧٢ قدماً فى عام ٢٠١٠ والترقية الجديدة رسالة للعالم واضحة بأن إدارة القناة تسعى إلى التطوير والتقدم المستمر لتظل لقناة أقصر وأخضر من ملاحى عالمى بين الشرق والغرب .

ستجوزى إلى زيادة معدلات السفن العابرة للقناة حيث سيحصل هذا على جذب أعداد أكبر من السفن لعبور القناة بعد أن غير كثير منها مسارها فى القناة لتجنب رسوم التأمين العالية.

عبور كابتن جنين من كبرى ناقلات البترول

عبرت قناة السويس ناقلة البترول العملاقة كابتن جنينوس وبلغت حمولتها القصوى ٥١٦ ألف طن وسعدت رسوماً بلغت ٢٢١ ألف دولار وعمد الناقله كابتن جنينوس من كبرى ناقلات البترول فى العالم ونجاح عبور هذه الناقله يرجع إلى جهود إدارة القناة بالوصول إلى غاطس ٦٢ قدماً بأكمله بعبور هذه التربة من الناقلات العملاقة وسمح غاطس ٦٢ قدماً بعبور الناقلات حتى حمله ٢٠٠ ألف طن بكامل حمولتها وأكد الفريق فاضل على أن هيئة القناة تسعى لجادة للوصول إلى غاطس ٧٢ قدماً فى عام ٢٠١٠ بما يسمح بعبور ٩٠ ٪ من أسطول الملاحة العالمى. وأضاف فاضل أن الخدمات التى تقدمها هيئة قناة السويس للسفن العابرة للقناة قد تطورت إلى أعلى مستوى أدت بالوصول بالقناة للممرات الأولى فى العالم بالنسبة للممرات للملاحة سواء من ناحية تأمين السفن العابرة أو الخدمات التى تقدمها من وسائل إنقاذ ومعدات الإصلاح فى ترساناتها المنتشرة

لثروت تقوم بها أى سفينة تعبر القناة. هذا وقد تم الانتهاء من تطهير ١٠,٧ مليون متر مكعب فى بحيرة التصحيح من حجم العمل البالغ ١٠,٧٥٠ مليون متر مكعب وبتكلفة ٥٠ مليون جنيه فى المنطقة المراجعة للأندية والشراطين الشعبية غرب بحيرة التصحيح وقد تم الانتهاء من تطهير المنطقة المطلة على شواطئ الأندية والقرى السياحية

تأمين ممرات قناة السويس

شهدت إيرادات قناة السويس تحمناً فى متوسط الإيراد اليومي للقناة فى شهر إبريل مقارنة بشهور مارس حتى نوفمبر الماضى.

وعتبر إبراد شهر إبريل أعلى متوسط إيرد يومي منذ أحداث ١١ سبتمبر وتأتى هذه الزيادة نتيجة زيادة حركة عبور سفن الصب فضلاً عن ارتفاع أعداد السفن السياحية العابرة للقناة نتيجة التسهيلات التى منحها القناة لهذه السفن بهدف تنشيط السياحة وكانت نسبة الزيادة فى إيرادات إبريل عن ديسمبر العام الماضى ٥,٥ ٪. هذا وقد أدت جهود وزارة التجارة الخارجية والنقل بالقاء رسوم عبور معابر الحرب بقناة السويس على السفن العابرة للقناة من وإلى البحر المتوسط

أعلن الفريق أحمد على فاضل ورئيس هيئة قناة السويس بأن هيئة قناة السويس تولى اهتماماً كبيراً بالحفاظة على البنية وظهورها من الثغرات وتشميع السفن الصديقة للبيئة وهى السفن ذات البعدن المزوج التى إذا تعرضت للإستخدام لا يصل تأثير الصدمة إلى المحركات أو خزانات الوقود بالتالى لا تتسرب اللزواث للبيئة وهذه هى سفن المستقبل حيث لن تسمح الموانئ باستقبال أى سفن أخرى غير هذه السفن فى ٢٠١٥ وتقع الهيئة ٢ ٪ تخفيضاً فى رسوم العبور لهذه السفن أما السفن ذات الصهيرج المتصلة فتح تخفيضاً قدره ٨ ٪ من رسوم لعبور منذ عام ١٩٩٤ وقد إستفادت من هذا التخفيض ٢٨٨ سفينة بلغت حمولتها الصافية ١٥٥ مليون طن وحقت إيرادات تقدر ٤٥٨ مليون دولار خلال السمانى سنوات الماضية هذا وتقرض هيئة قناة السويس مقرها وغرامات مالية عالية جد أى سفينة تسبب فى تلوث القناة.

وأكد الفريق فاضل على التزام هيئة قناة السويس بواجبها فى حماية القناة من التطورات حيث أن هناك عمليات مبراة ومتبعة مستمرة لأى عمليات

شكر وتقدير

لتقدم
الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعلى البحار
(نوسكو)

إلى السيد الوزير

اللواء سعد أبو ريده

محافظ البحر الأحمر

بوافر الشكر والإمتنان لما قدمه للشركة ولقطاع البترول فى مصر من تسهيلات ورعاية وذلك أثناء تنفيذ نقل صهرج الزيت الخام من وسط مدينة الغردقة إلى موقعه الجديد فى شركة على الملاحة للبترول مما أدى إلى توفير تكاليف كبيرة لصالح الدولة وتعتبر هذه التسهيلات إضافة لما يقدمه معاليه من خدمات جليلة لحفاظة البحر الأحمر.

وفقه الله وسدد خطاه

شكر وتقدير

لتقدم

الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعلى البحار

بخالص الشكر والتقدير

للسيد اللواء إركان حرب

محافظ مدينة البنان

رئيس مدينة الغردقة

على ما بذله سيادته من جهد وتقديره للمسئوليات وتفهمه الواعى لمصالح الوطن والمواطنين أثناء عملية نقل صهرج الزيت الخام الخاص بقطاع البترول فى مدينة الغردقة وتمييزنا لسيادته بالتناج والإزدهار

محطات وأخبار

شبكات الاتصالات والبرمجيات المصرية
للأرقام

أعلن الدكتور أحمد
نظيف وزير
الإقتصاد والمعلومات المصري
في المنتدى
المالي الذي عقده
بالقاهرة - إن مصر
لديها أحدث شبكة

إتصالات على مستوى العالم، وذلك بعدما أرسى الرئيس حسني مبارك أول برنامج وطني للتقنية التكنولوجية عام ١٩٩٩ والتكليف بوضع خطة لتحسين ذلك في أول عام ٢٠٠٠، وقد تم وضع الخطة التي أعتمدت على أربع محاور مهمة تتمثل في:

- تطوير البنية الأساسية
- تنمية صناعة الإتصالات والمعلومات ،
- تنمية الموارد البشرية الخاصة بهذا الصاعه.

تعزيز الطلب الوطني على خدمات الصناعة.

والذي تم إنشاؤه خلال العشرين عاماً الماضية على يده شبكات الاتصالات بلغت ٣٠ مليون جنيه وأنه تم إنشاء أول شركة لخدمة التسوق على اتصال مع العالم، وأن هناك ١٦ شركة تعمل في مجال تكنولوجيا المعلومات يعمل بها ٢٥٠ ألف موظف وتصدر ما قيمته مليار دولار من البرمجيات العالمية، الماضي، وتم التوقيع مصادقة على اتفاق استثماري جديد بقيمة أربع مليارات دولار لإنشاء مراكز تكنولوجية إلكترونية في سبعين سنة بما سيصل إلى ١٩٩٩ ليصل إلى ٤ مليارات و ١٨٠ مليون جنيه بحلول عام ٢٠٠٠.

بجانب توفير ٢٠ ألف فرصة عمل.

ترجمة محمد الشاذلي

والله اعلم

تم في بغداد الاتفاق بين مصر وفيلادلفيا
للتعاون في مجال المشروعات الإنشائية
والسكانية والخدمية والتخطيط والتدريب
لشوارع الطرق والجسور والأنفاق
والجمعيات الصناعية والمستشفيات
والبنية التحتية والصحة ولأبنية العامة
في كلا البلدين، وتضمن الاتفاق تبادل
الزيارات بين المهندسين والخبراء في
مجال التعليم الفني والتدريب المهني
وتأهيل الفنيين والمهندسين في القطاعين
الذين تتطلب مشاريع البنية التحتية
وسبب تشكيل فريق عمل مشترك في
التصديق على الاتفاق- لتابعة تنفيذ
وتقديم ما يتم إنجازها مرحلياً كل ثلاثة
أشهر.

القلق . . والرقص فوق رمال متحركة

تقديم : أيمن الجبالي
لمسانين آداب ودبلوم الدراسات العليا كلية التربية جامعة اسكندرية

تأسست الحياة الإنسانية وتشتعت وتعددت وتداخلت مع بعضها البعض. ومع هذا التوسع والتداخل ازداد صرح الإنسان وتسلم الناس وتفاؤلوا كل يسعي ويبتغي ليبحث له عن إمكانية في هذا العالم. الكل يريد ذلك دون أن يخطر إلى فرائده وميوله وأهدافاته. ويظل الإنسان وهو بيت ويسعى بسيطر على شيء على أي طريقة يجعله يغير هذا الطريق فيحصل عن هذه الفكرة شيء يلاقه. إنه الفلق لك الشيء الذي يسبح خطوه مع أشعة الشمس ويؤذب ضلوه في ضوء القمر وتسير نسماته التي تنفس الناس دون أن يدروا أن هذا هو الله سبحانه وإناهم وعقولهم.

ويرى بعض علماء النفس أن أساس القلق هو أي الفرق بين حياة
المحمودة ولأجل أن تنتهى الحياة بأبعد خطه المستقبلي ومرددة
الظروف النفسية لها أي لا بد من عطف حيث أنها ترى في
مستوى التعارض بين الحياة والعدم الأمل. وهذا التناقض يزدى
إلى الإحباط. ويرى فريدريك نيتشه أن التناقضات التي تتصل
بالصعوبات السلوكية والإحباطات النفسية صاحبة لعملية
الحياة كعلاج شئ لا يفسد تلك الحياة بل يخلق ذلك
والقلق من وجهة النظر المرضية نشأ من عجز الفرد عن حل صراعه
الظرفي المبستر أو يولطط في رسائل التصور وذلك لأن
القلق هو العطف المبالغ في الأمل - من اضطراب الشخصية
التي لا زالت هوة القلق إلى درجة تعوق توافر الفرد
حالة عصبية

أنواع القلق:

١- **الفلق الموضوعي** : وهو عبارة عن رد فعل لإدراك خطر خارجي أو أدنى يتوهمه الشخص إزاء مقدماته ويطلق عليه أحيانا الفلق الوقائي الذي يفتقر السري المنطق المتعلق بالجماع في استئذان أو عمل جديد أو الإقدام على الزواج.

٢- **الفلق العصباني** : وهو رد فعل لحظي غير داخلي، فهو داخلي **والفلق العصباني** لا شعوري مع كونه غير معرفته فالرد لا يغير له أصلا ولا يستطيع أن يحدد له مبررا موضوعيا أو سببا صريحا واضحا وتظهر أعراضه في شدة التوتر والحجل وزيادة الحساسية تجاه النفس.

والشخص الفلق كثيراً ما يحصل منه مشكلات صراعه التي هي في أصلها شعور قوي بعدم الأمن الناشئ عن تهديد التغيرات والرياحات المتلاحقة غير المرغوبة ما يوقعه من إحتياج قراراته بسرعة، ويشي الخفا في هذه المواقف والمفردات من الأراضي النفسية الأخرى لهذا الشخص سرعة الإلتصاع وضغط القدرة على التكيّف. ويشهد هذه الملاحظة والهبوط والارتفاع مع فقد الشهية للطعام وارق وأحلام مزعجة وتبنت الفرد نوبات بكاء أو نوبات عدوانية. أما الأراضي الجسمية التي تصاحب حالات الفلق العصبي فهي أعراض الحرق، اضطراب النوم، فقدان الشهية، فقدان الوزن، فقدان القدرة على العمل، وفقدان القدرة على التمتع بالحياة.

وإرتجاف ، ودوار شديد ، وكثرة في التبول وإسهال وإنتفاخ في البطن... إلخ

٣- **الخلق الخلق** أو **الآلتي** : وما يكون مصداقها دالها مشعر
 بوجوهها ، فإفساناً لها في غير من القائل أو المراد من أو
 قديم قبل ما يخلق أيضاً من ضمير غير قبل ما يخلق بعد غير
 مشروع ويخالف من إفلاته دواعي الطهور والجسيمة والدوسية
 التي تلح على الإبداع ولا يستطيع الإنسان الهروب من العداوة
 ويئاتها بشر الخلق فالخلق ما يشأ نتيجة لإحراق دواعي الذات
 العليا أو إفلات نتيجة إجماس الإنسان في الذات وشعور بحافزة
 الابداع لأفلا تلتجأ إليها في مصلحه غير مطلق كذا
 الأهل.

والنصاية لا بد لها أن تقوم أيضاً وتعلم الآخرين الناضج
 الخبيث والصحة النفسية بعد رحا في حياته تشعها بهام وعمل
 وتنتج وتضمهم في الآخرين ويعلم عليها أن تلتجأ وتلتجأ وتلتجأ
 كذا النصيحة والآخرين عليها أن تلتجأ وتلتجأ وتلتجأ

* * *

وإذا أحرزنا أكثر داخل العلاقات الإنسانية المتعددة داخل المجتمع العيش على خير وليس في كثير من المجتمعات غير أن الرجل بكشفه الفصح في عمله على يد الظهور الإيجابية القوية ويعتمد ذلك العمل وأظهر سميات مثل العزلة والافتقار والافتقار والموت وسبب غياب الشباب قلق على مستقبله التعليمي والمهني وبسبب غياب التنسيق بين التعليم وحاجات المجتمع وافتقار ذلك وتكونه غير واضح اعتماداً نظام القبول في الجامعات على مجموع الدرجات في الثانوية العامة، فالظهور يهرج إلى الكلية التي يجمع مجموعته بدورها بغض النظر عن إمكانياته وقدراته الشخصية. ما يجعله في حالة قلق مستمر قبل الالتحاق بالجامعة بعد الدراسة.

والفائدة الثانية الأسر كما يتعاملها الفلقن من دورها فتأخر عن الزواج وإشهار "عقوبة" لمن التمس نتيجة فلاحاً، إلا أن في كثير من الأمور والإستخدامات العزلة والارتباط بين الأزواج أو حالات الطلاق وتفتش أوضاع المرأة في المجتمع كالأزواج أو العزلة من طعنات وتقارير تتفق في ذلك تلك العلاقات ما ينتج عنها من أضرار، أضف إلى ذلك أن تفريق بين تلك العلاقات.

[illegible]

فالفارق حالة من الحرف الصامت الشديد الذي يملكه الإنسان
يسبب له كثيراً من مشكلات والصيغ والألفب كالصوتيات يتوقع
أشراً دائماً يبدو أكثر إشفاقاً ويتشكك في كل ما يحيط به أو هو
حالة من التوتر الشامل والمستمر نتيجة توقع تهديد خطر فعلي أو
مزمع قد يحدث ويصحب خوف غاضق وأعراضاً نفسية جسمية أو
غيره يتصالح معها من الحروف تفتقر إلى الصلابة والعقاب يرثه
يختلف عن الحروف الفاعلة قد يكون من خطر غير متأكد الوقوع
كخوف الطالب من نتيجة الإمتحان أو المذنب من إقتضاح أمره أو
المرضى من الموت.

ويختصم الفلق عن الخوف من ناحية أخرى فالقلوب خوف محبوس لا يستطيع الإطلاق في مجرأه الطبيعي كالهرب أو الإختفاء أو الهجوم فهو إنفعال مؤلم لم نشعر به حين لا نستطيع أن نفعل شيئاً

VESSEL TRAFFIC SERVICES IN GULF OF SUEZ BETWEEN IMPOTANCE AND COST-BENEFIT ANALYSIS

BY: AMR GAMAL EL DIN IBRAHIM ATTALLAH

A thesis submitted to the Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport in partial fulfillment of the requirements for the award of the degree of **MASTER OF SCIENCE** in Maritime Transport Technology (Fleet Operating Management)

Dr. SAAD MESBAH ABDELRAHMAN
Professor, College of Maritime
Transport & Technology

Supervisors

Cap. MOHAMED YOUSSEF TAHA
Senior lecturer, College of
Maritime Transport & Technology

Arab Academy for Science & Technology & Maritime Transport

ABSTRACT

It has been proven in literature that the human error is the main cause of casualties. Vessel casualties and their consequences such as the huge material losses to vessels involved, damage to marine constructions, rare coral reefs and marine environment, a number of human injuries and loss of lives usually lead to negative effects on any national economy. A major accident involving a crude oil tanker for example would involve beach pollution and adverse effects on fishing and marine life.

The Gulf of Suez together with the international waterway extension of Suez canal, form one of the most important world wide waterways linking the Eastern and Western cultures and trade. The Gulf of Suez is the southern gateway to the Suez Canal, whose shipping is the country's most important source of foreign revenue.

The key hazards in the Gulf of Suez result from limited width of navigation channel, dangerous reefs and shoals, oil and gas installations, high volume of traffic, movements of oil rigs, crossing traffic of supply boats and tankers, overloading of vessels, finally intensifying on the part of mariners. These hazards result in a high risk of grounding, ramming and collision between ships.

The Vessel Traffic Services (VTS) system is commonly proposed to minimize these vessel casualty consequences, promote safe navigation, increase transportation efficiency, protect marine oil constructions and protect marine environment.

Therefore, it was important to install a Vessel Traffic Services System in the Gulf of Suez especially with the increase in world trade ships passing Suez Canal. Despite the importance of the on-going VTS project in GOS from the economical point of view, there were no earlier studies in literature in any VTS project established in Egypt that considered cost-benefit approach to indicate the value of establishing such a project at least from the economical point of view. It is then, important to establish a reasonable estimate of the likely benefits of installing a new VTS system in the GOS.

This study is considered to be the first VTS study to estimate the net benefit (in monetary value) of implementing a VTS system in the GOS using cost-benefit approach. Several approaches of cost-benefit analysis were reviewed to select an appropriate scheme.

The results of the cost-benefit analysis based on 12 years of operation proved that the net benefit of imple-

menting such a system is positive, giving a net surplus US\$ 92,827,401. When applying sensitivity analysis to the under/over-estimate conditions of the VTS cost-benefit, the net benefit of the project is always positive no matter of any decrease in benefit or increase in cost by 50%. Profitability index (the ratio between the total benefit to the total cost) is always greater than one even when applying sensitivity analysis. This concludes the importance of implementing such a VTS system in the Gulf of Suez both from the technical and economical point of view.

Results of Cost-Benefit analysis on GOS VTS system

Total Benefit=US\$ 172,965,017
Initial investment + O&M cost= US\$ 80,137,616

Net Benefit=US\$ 92,827,401

Results of sensitivity analysis on GOS VTS system

Case (1): 50% increase in the estimated VTS cost
Net Benefit=US\$ 52,758,594
Case (2): 50% decrease in the total benefit
Net Benefit=US\$ 39,084,341
Case (3): 50% increase in the total benefit
Net Benefit=US\$ 135,277,528.253
Results of Profitability Index Method (PI)

Case	PI
VTS cost-benefit analysis	2.16
b) 50% increase in total cost	1.44
c) 50% decrease in total benefit	1.49
c) 50% increase in total benefits	4.46

Conclusion
Navigation in special areas such as Gulf of Suez requires intensive awareness due to high density of traffic, restricted navigation routes, abundance of coral reefs and maritime oil installations, under water pipelines, cables, cross traffic of supply and service boats and restricted visibility either due to weather conditions or due to the reflection of the glare of oil rig's lights. As a result of all these difficulties securing of navigation in the Gulf of Suez became an important issue and of great need.

Continuing efforts are always taken by the Egyptian maritime authorities to develop aids to navigation in the Gulf of Suez to secure navigation and safety of ships and oil installations, however, ship casualties in the Gulf still occur.

The implementation of such a VTS system in the Gulf of Suez will play an important role in improving safety of navigation in the Gulf. The Gulf of Suez VTS system will also assist the Suez Canal authority in timely processing data on ships approaching the Canal from the south and by facilitat-

ing orderly dispersal of the south-bound convoy leaving the Canal at Suez. This will reduce congestion and traffic delay and will make the Canal route more attractive to international shipping with consequent benefits to the Egyptian economy. The VTS in the Gulf of Suez will also provide valuable data to shore-side operations, these include notification to ports and harbours of traffic entering and leaving their waters, waiting at anchor, pilotage activities, etc. The efficient practice of such an accurate data can greatly improve commercial performance, facilitating quick and accurate generation of invoices and other commercial activities, record keeping, etc.

There is no doubt that this on-going VTS project in the Gulf of Suez is of great importance from the maritime point of view, but in this study was the first time to investigate and apply such an approach to quantitatively and qualitatively estimate the net benefit and the economic aspect of such an Egyptian VTS project. The importance of applying cost-benefit analysis is to evaluate the degree of benefits money wise, which in some locations may indicate the economical necessity to modify the designed systems and choose the appropriate elements.

The total benefit of implementing a VTS system in the Gulf of Suez during the project's life cycle in US dollars is US\$ 172,965,017. The total cost was evaluated as US\$ 80,137,616, thus, the net benefit is nearly equal to the total cost. The sensitivity analysis for different scenarios also confirms the study results.

It worth mentioning that the study neglects evaluating tourism losses, commercial fish species losses and marine bird and mammal losses because no accurate data was available to economically evaluate it, which if available it, which if available would increase the net benefit.

The study provides a scientific basis for evaluating the net benefit of any future project and will act as a model for similar studies in other areas of a national interest.

Recommendations

In each area along the Egyptian coast where the implementation of a new VTS system is considered, appropriate cost/benefit analysis, including risk assessment, is always recommended to convince with the appropriate decision by the government authorities and decision makers.

VTS services have to meet the customers needs.

Pilotage organizations facing the increasing commercial pressure for change and good management techniques by competent authorities

has to cooperate and work positively with the new VTS system.

- A technical committee should be established for monitoring and evaluating the effectiveness of such system performance, especially at the first stages of operating VTS in the GOS.

- The establishment of a steering committee with members from all concerned authorities in the Gulf of Suez to study recommendations arising while operating the VTS system in the Egyptian waterways.

- Authorities have to develop its own specific rules and regulations must suit the functions being performed and the conditions related to its geographical and traffic features.

- VTS regulations and procedures should be improved so as to provide suitable measures to monitor, supervise, and manage navigation in the Egyptian waterways.

- The implementation of emergency contingency plans that defines responsibilities and procedures for communication authority and coordination between them.

- The Egyptian authority should promulgate clear operation procedures for each VTS center under normal and emergency conditions, train the staff in these procedures and develop records to ensure compliance.

- An urgent proposal should be initiated to the ICAO for adopting a "Mandatory Reporting System" in the Gulf of Suez to further support the Gulf VTS system.

- The Gulf of Suez VTS should be interfaced through a network with the existing Suez port, Suez Canal and Alexandria VTS, and with any other VTS planned to be implemented along the Egyptian coasts. Also the Gulf of Suez VTS should interface with other VTS in neighbor countries and -with other VTS in other Arabian and African countries in order to allow a smooth handover of vessels as they enter or leave the Gulf.

- The maintenance of the installed system must be done to a high standard of reliability and availability.

- Continuous upgrading VTS equipments to the latest technology developments in order to increase the effectiveness of the system.

- Despite the great help the researcher obtained from all the Egyptian authorities, but data banks and databases for maritime transport need a lot of effort to be updated and to include all scattered maritime data from different sources and make it available at least for researchers and all concerned parties in the maritime transport field.

حركة الموانئ المصرية عن شهر إبريل ٢٠٠٢

أجندة إنترناشيونال

الكتبه بالآف طن

بيان الواردات

البيان	الإسكندرية الدخيلة	بورسعيد والغرش	دمياط	السويس والأديبة	سلاخا	توزيع	الإجمالي
بضاعة عامة	٥٨٢,١	٧١	٨١,٧٦	٧٢	٢٤	٣,٥٥	٨١٤,٩١
صناعات	٧٨٢,٨	١٦٦	٢٧٨,٤٢	١٥٥,٥٥	٣٢	١٤٤,٧	١,٤٤٧,١٧
أثرية ومعدات معدنية	٥٢٢,٥	٣	٢٧,٥٨	١	٥٢,٥	٠	٦١٤,٥٦
بضاعة ذات طبيعة خاصة	١٧٥,٤	٠	٤٣,٨١	٢٠,٢٠	٠	٠	٢٤٩,٤١
أسلحة وأسلحة	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
صناعات	٧٢,٦	١٥	١٥,٣٨	٥٢,٨٦	١	٠	١٤٢,٨٨
إجمالي عام	١٦١,٠٤٠	١٧٩,٤٢	١٠٦,١٦٦	٣٠٦,١٦٦	٣٢,٥٥	١١٩,٨١	٣٢٦,٥٦٠
رنايت	٢٠,٢٠	١٢٢,٥٨	٢٥٨,٤	٠	٠	٠	٤٨١,٨٨
إجمالي عام ورتنايت	٢١٠,٢٠	٣٠٢,٠٢٢	١٧٨,٨٢	٣٠٦,١٦٦	٣٢,٥٥	١١٩,٨١	٦٧٧,٠٠٠

الكتبه بالآف طن

بيان الصادرات

البيان	الإسكندرية الدخيلة	بورسعيد والغرش	دمياط	السويس والأديبة	سلاخا	توزيع	الإجمالي
بضاعة عامة	١٧٢,٤٠	٧٣,٩٤	٤٥,٦٦	٣٦	١٣,٩٦	٣٣	٣٣٣,٦٦
جاسات زراعية	٨	٢٨,٣٢	٤١,٤٥	٣١,٤٥	٠	١٥,٢٣	١١١,٦٦
صناعات	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
أثرية ومعدات معدنية	٤٥,١	٤٥	٦٤,٦٠	٢٤	٠	٢٢	١١٧,٣٦
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٠	٠	٤١,٢٤	٠	٠	٠	٤١,٢٤
أسلحة وأسلحة	٠	١٢,٤٧	٦٩,٩	٣٢,١٣	٠	٠	١١٤,٥
صناعات	٤٧٢,٦	٢٤,٢٤	٣٠,١٥	٠	٠	٠	٥٢٤,٦٠
إجمالي عام	٦١٠,٩	١٦٦,٨٢	١٢٦,٨٢	١٩١,٠٩	١٣,٩٦	٣٣	١,٣٣٢,٨
رنايت	١٤,٠	٢,٢	٢٣	٠	٠	٠	٤٥٠,٢
إجمالي عام ورتنايت	٦٢٤,٩	١٦٩,٠٢	١٢٦,٨٢	١٩١,٠٩	١٣,٩٦	٣٣	١,٣٧٨,٨٢

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية الدخيلة	بورسعيد والغرش	دمياط	السويس والأديبة	سلاخا	توزيع	الإجمالي
بضاعة عامة	٢٢٤	١٥٢	٢٨	٠	٠	٠	٤٥٤
صناعات	٢٨	٢	٩	٣	١	٠	٤٢
أثرية ومعدات	١١	٧	٧	٠	٠	٠	٢٥
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٣٤	٢٢	١٨	٠	٠	٠	٧٤
أسلحة وأسلحة	٠	١٢	٩	٠	٠	٠	٢١
صناعات	٣١	٢	١٣	١	٠	٠	٤٧
مولاس	١	٠	١	٠	٠	٠	٢
إجمالي	٢٤٨	١٧٦	١٧٠	٤٩	٣	٠	٥٦٦
ركاب	١١	٢٩	١٧	٤٣	٩٦	٠	١٩٦
أخرى	٧	٠	٠	٠	٠	٠	٧
إجمالي عام	٢٦٦	٢٠٠	١٧٠	٩٦	٤٦	٠	٦٧٤

بيان حركة الركاب (مقارن - مقارن) الفردية على المراتي

البيان	الإسكندرية	بورسعيد	السويس	سلاخا	توزيع	الفرقة	شرك الشبح الإجمالي
مقارن	٣١٤٣	٣١٨١	٣١٨٤	١٦٦٢	١٢٢	٤٤٤٢	١٥٥٦٢
مقارن	٣٨٠	٣١٣٥	٣١١٩	٢١٦٤	٣١٨	١٢٢٦٥	١٢٨٠
الإجمالي	٧٠٠٣	٦٣١٦	٦٣٠٣	١٨٧٦	٣٦٠	١٢٦٦٥	١٦٨٤٢

* يجتمع المجلس الأعلى للموسم المصري في أوائل يوليو الجاري لتناقشة الدراسة التي قام بها معهد تخطيط هيئة النقل الخاصة بإعادة هيكلة الموانئ المصرية بتكلفة ٧٥ مليون جنيه لتأمين الأداء الاقتصادي وزيادة القدرة التنافسية.

* تعقد الجمعية العامة لإتحاد النقل البحري أول يوليو الجاري في شنتها.

* تستعد الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا لتنظيم الأولمبياد العربي الأول للعلوم والتكنولوجيا الذي سيقام في الثاني من شهر يوليو الجاري ويتزامن مع معرض الحاسب الآلي الذي تشترك فيه مجموعة من شركات تكنولوجيا المعلومات والحاسب الآلي المحلية والعالمية.

* يفتتح جان جاك إياهون وزير الثقافة الفرنسي والدكتور ناصر الأصايري مدير عام معهد العالم العربي في الشراكة مع شهر يوليو الجاري معرض الفن الشرقي في القام بقر المعهد بباريس ويتضمن المعرض صوراً فوتوغرافية نادرة للفنانين من الفترة من عام ١٨٩٠ وحتى عام ١٩٢٥.

* يقام بقدح المؤتمرات بمدينة نصر في الفترة من ٧ إلى ١٠ يوليو الجاري أكبر معرض للأثاث والديكور.

* ينظم المجلس المصري للشئون الخارجية بالتعاون مع المعهد الملكي للشئون الدولية في لندن "شعاع هاريس" يوم ٨ يوليو الجاري ندوة دولية حول مستقبل الصراع الفلسطيني الإسرائيلي والذو المختلط من مختلف الأطراف المعنية لتحقيق تسوية سلمية سريعة لهذا الصراع.

* تقدم مكتبة الإسكندرية معرضاً دولياً للكتاب في منتصف شهر يوليو الجاري ولدى ثلاثة أسابيع ويتزامن إقامة هذا المعرض مع إعلان مدينة الإسكندرية عاصمة للثقافة العربية هذا العام، وسيتم إقامة هذه المعرض سنوياً.

* يقام في دبي خلال شهر يوليو الجاري معرضاً خاصاً عن المقارنات تعرض فيه البحرين مشروعاتها الخاصة بتوسيع مطارها الدولي بتكلفة تصل إلى ١٠٠ مليون دولار.

* يصادف في اليونان يوم ١٦ يوليو الجاري مؤتمر وزراء البنية التحتية للأرومتوسطية ويحضره أكثر من ٩٠ وزيراً وكبار المسؤولين في المجالات البنية التحتية وسيناقش المؤتمر سبل حماية البنية كجمال مهم من مجالات التعاون والعمل على تحقيق الإنجاز البيئي والتنمية المستدامة.

* تعقد ورشة عمل بالقاهرة في الفترة من ٢١ إلى ٢٤ يوليو الجاري وذلك تنفيذاً لتوصية الندوة التي نظمتها أمانة المرأة بمراقبة البحر الأحمر تحت رعاية المحافظ.

* تحتفل وزارة الثقافة المصرية بالذكرى الخمسين لثورة يوليو المجيدة، ويستمير الاحتفال لمدة عام اعتباراً من ٢٣ يوليو الجاري، ويتضمن إصدار مطبوعاتها كاملة عن الثورة وقائعها جمال عبد الناصر، وإعداد فيلم تسجيلي عن ثورة الثورة، ويستعد ندوة دولية حول الثورة يجانب ندوات وأحداث فنية، كما تنظم دار الأوبرا احتفالية مساء يوم ٢٣ يوليو الجاري.

بيان بعدد الحريات المتناولة

لبنان	بروسيد	الترانسيت	إجمالي عام
دولة	دولة	دولة	دولة
١٥٨١٨	١٢٠	١٢٠	١٥٨١٨
١٤٨٨	١٠٣	١٠٣	١٤٨٨
١٤٨٨	١٠٣	١٠٣	١٤٨٨
١٤٨٨	١٠٣	١٠٣	١٤٨٨
١٤٨٨	١٠٣	١٠٣	١٤٨٨
١٤٨٨	١٠٣	١٠٣	١٤٨٨
١٤٨٨	١٠٣	١٠٣	١٤٨٨
١٤٨٨	١٠٣	١٠٣	١٤٨٨
١٤٨٨	١٠٣	١٠٣	١٤٨٨
١٤٨٨	١٠٣	١٠٣	١٤٨٨



وزارة النقل
قطاع النقل البحري
بنا معلومات النقل البحري المصري
٤ شارع النقل البحري - الإسكندرية
ت: ٤٨٩٨٨٣ - ٤٨٩٨٨١
فاكس: ٤٨٩٧٢٤

تقديم النقل البحري والتجارية الدولية الجديدة

مستندة المصطلحات التجارية الدولية الجديدة "الإنكوترمز 1990" وقواعد تفسيرها INCOTERMS 1990
INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS

معرض وتقديم محاسب / رجب حسن رجب - بإعداد الموانئ البحرية العربية



bear all risks of loss of or damage to the goods until such time as they have passed the ship's rail at the port of shipment.

A 6 Division of costs

Subject to the provisions of B.6.

* Pay all costs relating to the good until they have been delivered in accordance with A.4, as well as the freight and all other costs resulting from A.5, including costs of loading the goods on board any charges for on loading at the port of discharge which may be levied by regular shipping lines when contracting for carriage.

* Pay the costs of customs formalities necessary for exportation as well as all duties, taxes and other official charges Pay able upon exportation.

A 7 Notice to the buyer

Give the buyer sufficient notice that the goods have been delivered on board the vessel as well as any other notice required in order to allow the buyer to take measures which are normally necessary to enable him to take the goods.

A 8 Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message

Unless otherwise agreed, at his own expense provide the buyer without delay with the usual transport document for the agreed port of destination.

This document (for example, a negotiable bill of lading, a non-negotiable sea waybill or an inland waterway document) must cover the contract goods, be dated within the period agreed for shipment, enable the buyer to claim the goods from the carrier at destination and, unless otherwise agreed, enable the buyer to sell the goods in transit by the transfer of the document to a subsequent buyer (the negotiable bill of lading) or by notification to the carrier.

When such a transport document is issued in several originals, a full set of originals must be presented to the buyer. If the transport document contains a reference to a charter party, the seller must also provide a copy of this latter document.

Where the seller and the buyer have agreed to communicate electronically, the document referred to in the preceding paragraphs may be replaced by an equivalent electronic data interchange (EDI) message.

جميع مخاطر اللقد أو التلف التي قد تلحق بالسلعة حتى لحظة مغادرتها الميناء السفينة في ميناء، الشحن التلقائي عليه.

(٦-٦) توزيع المصاريف

في ضوء ما تقرر في البند (٦-٦) يقوم البائع بما يلي:
• جمع جميع مصاريف السلعة حتى لحظة تسليمها طبقاً لما جاء في البند (٤-٤) بالإضافة إلى دفع قيمة النقل والمصاريف الأخرى طبقاً لما جاء في البند (٥-٥) بما في ذلك مصاريف شحن السلعة على ظهر السفينة ومصاريف ترغيع السلعة في ميناء الوصول والتي قد تكون مدفوعة من جهة النقل على سبيل المفاوضة المتضمنة.

• تحمل تكاليف الإجراءات الجمركية الرسمية اللازمة لعملية تصدير السلعة، بالإضافة إلى تحمل جميع الرسوم والضرائب وأية مصاريف رسمية أخرى تدفع بسبب تصدير السلعة.

(٧-٧) إشعار المشتري

يقوم البائع بإشعار المشتري بطريقة واضحة وكافية بأن السلعة قد سلمت لدى ميناء الوجهة، وإشعاره أيضاً بكل البيانات المطلوبة لتتمكن البائع من اتخاذ إجراءات لإسليم السلعة في ميناء الوصول.

(٨-٨) إثبات التسليم، ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة

ما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك، يقوم على نفقته بتزويد المشتري دون أي تأخير باستنداد نقل السلعة في ميناء الوصول المتفق عليه. وهذه المستندات (مثل سند الشحن القابل للتداول، أو سند النقل البحري غير القابل للتداول أو سند النقل عبر القنات المائية الداخلية) يجب أن تكون خاصة بتاريخ بيع حلال العمادة. وأن تكون مؤرخة بتاريخ بيع حلال الفترة المتفق عليها لإجراء الشحن، وأن تكون حاوية لتفصيلات الشحن في إرسال السلعة من الناقل في ميناء الوصول، وما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك تكون عبارة أيضاً لتفصيلات الشحن في ميناء الوجهة، ونقلها وذلك بتظهير أو تحويل سند الشحن إلى المشتري الجديد أو بإظهار النقل بذلك.

وإذا كان سند الشحن قد حُرر من عدة أصول فيستعين على أي يزيد المشتري بمصرمة كاملة من المستندات، وإذا كان سند الشحن يحيل إلى مطابقة تأشير السفينة، فيعتمد على البائع عليها إذا يقوم بتزويد المشتري بصورة طبق الأصل من كل المطابقة. وإذا كان الطرفان (البائع والمشتري) قد اتفقا على الفرارسل الإلكترونية فيما بينهما، ففي هذه الحالة يجب استبدال المستندات المشار إليها في الفقرة السابقة بما يتوافق من الوثائق المماثلة طبقاً لنظام الإلكترونيات لتبادل المعلومات.

COST, INSURANCE AND FREIGHT

(CIF) THE SELLER MUST

A 1 Provision of goods in conformity with the contract

Provide the goods and the commercial invoice, or its equivalent electronic message, in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity which may be required by the contract.

A 2 Licences, authorisations and formalities

Obtain at his own risk and expense any export licence or other official authorisation and carry out all customs formalities necessary for exportation of the goods.

A 3 Contract of carriage and insurance

a) Contract of carriage
Contract on usual terms at his own expense for the carriage of the goods to the named port of destination by the usual route in a seagoing vessel (or inland waterway vessel as appropriate) of the type normally used for the transport of goods of the contract description.

b) Contract of insurance

Obtain at his own expense cargo insurance as agreed in the contract, that the buyer, or any other person having an insurable interest in the goods, shall be entitled to claim directly from the insurer and provide the buyer with the insurance policy or other evidence of insurance cover.

The insurance shall be contracted with underwriters or an insurance company of good repute and, failing express agreement to the contrary, be in accordance with minimum cover of the Institute Cargo Clauses (Institute of London Underwriters) or any similar set of clauses. The duration of insurance cover shall be in accordance with B.5. and B.4. When required by the buyer, the seller shall provide at the buyer's expense war, strikes, riots and civil commotion risk insurances if procurable. The minimum insurance shall cover the price provided in the contract plus ten per cent (i.e.110%) and shall be provided in the currency of the contract.

A4 Delivery

Deliver the goods on board the vessel at the port of shipment on the date or within the period stipulated.

A 5 Transfer of risks

Subject to the provisions of B.5,

تسليم السلعة خاصة الموانئ والميناء

البuyer في ميناء الوصول

السلعة الممنوعة

توريد السلعة طبقاً للطلب

يورد السلعة والمادة التجارية (أو ما يعادلها من الراترالات الإلكترونية) على أن تكون السلعة مطابقة تماماً للشروط عقد البيع، وعليه تقديم شهادة مطابقة السلعة للشروط والمواصفات المتفق عليها في عقد البيع إذا كان العقد ينص على ذلك.

٢-٢: الأذونات والترخيصات والمستندات الرسمية

يقوم على نفقته وحده مستوثيته باستصدار ترخيص تصدير السلعة وأية أذن أخرى خاصة بتصدير السلعة، ويقوم بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لعملية تصدير السلعة.

٣-٣: عقد النقل وعقد التأمين

بأنسبة عقد النقل:
يقوم على نقله بالمعاهد على نقل السلعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، وذلك عبر الطريق البحري المعتاد بالنسبة للسلعة في ميناء الوجهة (أو السبلق المعتاد في القنات المائية الداخلية) حسب الخطة، وعلى أن تكون تلك السفن من الطراز المستعملة عادة في نقل السلعة المماثلة للسلعة المتفق عليها في العقد.

بأنسبة عقد التأمين:

يقوم على نقله بالتأمين على السلعة طبقاً لما تم الاتفاق عليه في العقد، وذلك لصالح المشتري أو لصالح أي طرف له مصلحة في التأمين على السلعة، ويكون له منه ما حق المباشرة أمام الشركة أو الجهة التي لديها التأمين على السلعة. وعلى البائع أن يقوم بتزويد المشتري بشهادة التأمين أو بكتابة التغطية التي حوت عند التأمين على السلعة.

ويجب على البائع أن يتأكد من التأمين لدى مخصصه التأمين أو شركات التأمين من مدى السعة الممنوعة، ولا يلتزم البائع إلا بإجراء التأمين طبقاً للحد الأدنى لشروط التأمين على السلعة (التي نص عليها مجموعة قواعد متضمنة التأمين بذلك) أو طبقاً لأي شرط عائد وتحت الفقرة الزمنية التي عليها التأمين طبقاً لما ورد في البند (٥-٥). وهنا، على الطلب (مشتري وعلى شركة المشتري، ويقوم البائع بالتأمين على السلعة ضد مخاطر الحرب أو الإضرابات الإضرابات المسلحة أو السببية إذا إقتضى الأمر). وهنا أيضاً الحد من شروط التأمين على السلعة يجب أن يعطى قيمة السلعة طبقاً لما تم الاتفاق عليه في العقد (i.e.110%) وتحت نسبة هذه القيمة لا تقل 110% / 100% وتحت نسبة التأمين بالمعنى التي تم على أساسها تحديد قيمة السلعة في عقد البيع.

٤-٤: تسليم السلعة

يقوم بتسليم السلعة على ظهر السفينة التي تم التعاقد عليها في ميناء الشحن وفي الموعد المتفق عليه أو خلال الفترة المتفق عليها.

٥-٥: المسؤولية بين المفاوض:

في ضوء ما تقرر في البند (٥-٥) يتحمل البائع

FAIRTRANS



Marine, Trading & Forwarding S.A.E.

LINE	VESSEL	ETA	PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	SAF. VICTORY	2422	25/06/2002	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
	SAF. KIMLEY	2522	03/07/2002		
	EDINBURGH	2622	09/07/2002		
	CS CHAMPION	2722	19/07/2002		
EPIC SERVICE	CS INNOVATOR	2122	02/07/2002	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY AND TRANSHIPMENT TO US, GULF AND SOUTH AMERICA
	IPEX EMPRESS	2222	09/07/2002		
	CONTI HARMONY	2322	14/07/2002		
	SAF. VICTORY	2422	21/07/2002		
OCEAN STAR	CS AUCKLAND	6202	30/06/2002	AUSTRALIA, FAR EAST	ITALY NORTH EUROPE, US EAST COAST
	CGM LA TOUR	6212	11/07/2002		
	CGM MANET	6222	22/07/2002		
INDAMEX	INDAMEX			US EAST COAST	SRI - LANKA, INDIA
	NHAVA SHEVE	2120	28/06/2002		
	INDAMEX				
	LIBERTY	2121	05/07/2002		
	INDAMEX				
MEDITERRNEAN	NEW DELHI	2122	12/07/2002	AUSTRALIA, FAR EAST	ITALY FRANCE SPAIN
	INDAMEX				
	MALABAR	2123	19/07/2002		
EUROPEAN SERVICE	PONL LASPEZIA	2409	24/06/2002	AUSTRALIA, FAR EAST	ITALY NORTH EUROPE
	PONL SAMARIA	2410	09/07/2002		
	PONL SCOTIA	2411	27/06/2002		
EUROPEAN SERVICE	CS NOBILITY	2017	30/06/2002	AUSTRALIA, FAR EAST	ITALY NORTH EUROPE
	CS OPTIMISM	2019	14/07/2002		
	CS VISION	2021	28/07/2002		

Fairtrans port Said (Head office)

Hassan Abdel Karim Tower

Ahmed Shawky and Elgomhoria street

P.O. Box 752

Tel(s) : +20 66 326893 - 326894 - 345776 - 345796

324962 - 337048

Fax (s) : +20 66 324898 - 334896

TLX (s) : 63180-63150 FAIRT UN

General e-mail : fairtrans@bec-online.com

URL: www.fairtrans.com

Field of work

- Sea & air freight services.
- Clearance & forwarding (FIATA AND EIFFA Member).
- NVOCC (Desconsolidation & Consolidation).
- Door to door services.
- Handling international fairs.
- Packing.
- Warehousing & Distribution.
- Inland Haulage.
- Vessel Charters.
- Suez Canal transits attendance.
- Operators for container feeder vessels.
- Fully authorized shipping agents for vessel all size.
- Hub ports transshipment operation management.
- Shipping representation.

Leader Group

L G

Leader Group

Shipping Forwarding Marine Services

SHIPPING FORWARDING MARINE SERVICES

Head Office: 9, El Fawatem Str., Bab Sharky, Alexandria
Telephone : (03)4842074-4842033-4862664-4849973
Fax : (03)4840977
Internet : genmailbox@leadergroup.net
Website : www.leadergroup.net

Branches:

Cairo
 :47, Beirut Street, Heliopolis, Cairo
 Tel. (02)4193909-4190293-2918951
 Fax. (02)2905546
Port Said :13 El Gomhoria & El Nasr Str., Port Said
 Tel & Fax (066)243350-012 3964674
Damietta :DCHC Bldg, 3rd Floor, Apt No.324, Damietta Port
 Tel 010 8252317
Beirut / Lebanon :El Arz Str., Modern Building, Beirut, Lebanon
 Tel. (961)11-447915/7
 Fax (961)11-447885



الباحث الريان السنوسي يبيع

يحصل على درجة الماجستير عن رسالته بعنوان

إقتراح نظام موحد لرقابة دولة الميناء

Proposed Harmonized Port State

Control System Based On Acomparative Study Between Paris And Tokyo

Memorandum Of Understanding

اول رسالة علمية تناقش موضوع حيوى جدا ويتم مناقشته الآن بالمنظمة البحرية الدولية باعتبارها الجهة المسؤولة عن الإتفاقيات الدولية البحرية سواء تنفيذ او إصدار او متابعة .. وهذا الموضوع هو توحيد معايير رقابة الدولة على الميناء وخاصة بعد تعدد مذكرات تفاهم التى وصلت الآن إلى ٨ ثمانى مذكرات تفاهم تغطي حوالى ١٢٥ دولة .. واتضح من الدراسة ان اختلاف معايير التطبيق قد يأتى إلى اختلاف نتائج التطبيق بمعنى أنه يمكن إدانة سفينة فى إحدى المذكرات وتذهب لتزور ميناء مذكرة أخرى ولم تتعرض إلى الإدانة وهذا بالطبع سيؤدى إلى الإساءة إلى السفينة ومالكها وعلمها واضراب أخرى كثيرة. لذا كان لابد من التفكير فى عمل نظام موحد وكان ذلك باخذ المشابهات فى المذكرات ودراستها والإتفاق عليها واخذ الإختلافات وتم توضيح الفجوات بينهم وبذلك وصلنا إلى نظام موحد للتطبيق دون الميل إلى مذكرة عن الأخرى..



ريان / محي الدين العشماوى - ريان / عماد إسلام - اللواء / هانى حسنى
 الأمين العام لرقابة دول البحر المتوسط على الموانئ -
 الباحث / السنوسي يبيع - د / رفعت رشك - د / ناجى خير الله



محمد أبو شحيش رئيس جمارك مصر

انطلقت ثورة الإصلاح والجمارك الإلكترونية على الأبواب في ندوة الجمعية المصرية

كان الجو مشحوناً ومتوتراً، الجميع يحمل في نفسه شيئاً من العد الذي يصل إلى درجة الهجوم .. صخب هنا وهمس هناك والقاسم المشترك هو الهجوم والتقد اللاذع الذي يصل إلى حد التحريض المهدود العاصفة بين المصحة والصحة للثبات عاماً .. الزمان الساعة الثامنة من مساء يوم ١٢ / ٩ / ٢٠٠٠ المكان النادي السوري بالإسكندرية جميع المحضور تقريباً جاؤا لمهاجمة رئيس الجمارك أو لمشاهدة تلك الهجمات .. الجميع على قناعة بأن مشاكل مصر الاقتصادية سببها الجمارك .. الجميع على ثقة بأن تخلف الصادرات المصرية مره إلى الجمارك الجميع على يقين بأن تطوير الجمارك من نقطة الانطلاق الأولى لإصلاح الاقتصاد المصري عموماً وكان الجميع ينتظر الفرصة للذهاب للسور الأول من لقف الجمركي داخل الحكومة المصرية (للفقطة) والمارسرة) من ناحية (والهجوم) والانسقدا) من ناحية أخرى بمجرد وصول الرجل إلى القاعة بدأ حديثه وكأنه يعلم كل ما يدور في أذهان المحضور فجاء حديثاً واضحاً صريحاً يحمل الكثير من النقد الذاتي البنا، كما استعرض سياسته محاور عدة يقوم عليها البناء الجمركي الحديث والمأمول دارت هذه المحاور التحديدية الإصلاحية حول تطبيق مفهوم الجمارك الإلكترونية حيث يمكنه الإجراء المبركة بطريقة فعليه ونهائية حتى يتم الإنهاء، من الإجراءات المبركة وبالتالي الإخراج عن البصان في وقت قياسي لا يزيد عن ساعة .. كما أصاب سياسته بأن جلدت بهذا الإنهاء من نظام انها .. لإجرات قبل وصول البصاعة إلى الهاتى المصرية، وأصاب سياسته أن العديد من المشاكل الموجودة حالياً سيتم التغلب عليها من خلال سيطرة النظم الإلكترونية الحديثة على كراتة الإجراءات الجمركية، كما روه سياسته إلى أن الإزقاء، بالعصر البشرى هو أهم ما يشغله حالياً لأن تسمية العصر البشرى هو حجر الزاوية لأية محاولات إصلاحية في الجمارك لذلك وكما يقول أبو شحيش تقدم مصفحة الجمارك بعمل دورات تدريبية شاملة في الناطل والخارج من أجل النهوض بمستويات الأداء، ونظر سياسته إلى مشكلة التهرب الجمركي وأوصع أن تلك المشكلة تعد أخطر المشاكل المزمنة بالسلب على الاقتصاد المصري عموماً وعلى الصعة المصرية على وجه المحصور وقال أبو شحيش أنه تم تشكيل لجنة عليا لإعادة النظر في قانون الجمارك الصادر منذ ٤٠ عاماً حيث تناول التطوير التشريعى ما حدث من تطور مثل النقل الدولي متعدد الوسائط وعلاقتهم بالجمارك وتم إعداد دراسة متكاملة مع وزير النقل ونظمت الأعلى للتموان وسيطر المشروع على جميع الأعمال لدراسته وإياداً، الأرى فيه حتى يخرج معياراً عن إرادة المجتمع وسيتم دعم سرب الإستخدام والإعتماد الجمركى على النقل بالسكة الحديد وعن خطة الإصلاح أوضع سياسته بأنه قد تم اعتماد الخطط العريضة خطة الإصلاح الجمركى بعد أن تم إستخدامها من الدكتور عاطف عبيد رئيس الوزراء والدكتور ممدت حسين وزير المالية

— اللواء بحرى إبراهيم يوسف أبو سيد أحمد

نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد

يحصل على درجة الماجستير عن رسالته

بعنوان

نحو إستراتيجية مصرية



للوجيستيات نقل الغاز الطبيعي وفقاً لمتطلبات الأمن القومي



حصل اللواء بحرى إبراهيم يوسف أبو سيد أحمد نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد على درجة الماجستير بجدارة فى الرسالة التى قدمها بعنوان (نحو إستراتيجية مصرية للوجيستيات نقل الغاز الطبيعى وفقاً لمتطلبات الأمن القومى واسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تمنى سيادته على هذه الرسالة القيمة والتى سوف تساهم فى عمل خطة قومية يتحقق بها اقتصادية إستخدام وإستغلال لهذا الغاز ولتجانبته على المستوى المحلى والإقليمى والعالمى

وتمنى لسيادته كل توفيق ونجاح

لواء بحرى إبراهيم يوسف أبو سيد أحمد نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد يتوسط اللواء محمود فهمى (محمدا) - د/محمد عامر (محمدا) - د/مبارى منير - د/عبد العزيز المنصف - د/شفيق مبر - د/درويش رشاد



Whenever, wherever

Ecu-Line takes care.

Worldwide NVOCC services

Branch offices:

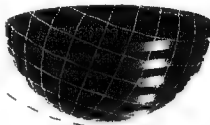
Alexandria • Amman • Amsterdam Airport • Antwerp • Arica
Athens • Barcelona • Beira • Beirut • Bogota • Bremen
Brussels Airport • Bucharest • Budapest • Buenos Aires • Cairo
Cape Town • Constanza • Cotonou • Dakar • Dar es Salaam • Douala
Dubai • Durban • Gothenburg • Guadalajara • Guatemala City
Guayaquil • Hamburg • Harare • Iquique • Iraklion • Istanbul
Izmir • Johannesburg • Kiev • La Guaira • La Paz • Le Havre
Lima • Lisboa • Lomé • London • Lyon • Madrid • Manchester
Maputo • Marseille • Mersin • Mexico City • Milan • Mombasa
Montevideo • Montreal • Moscow • Nairobi • Oporto • Oslo
Panama City • Paris • Port Elisabeth • Port Said • Rio de Janeiro
Rotterdam • San José • San Juan • San Salvador • Santiago
Santos • Sao Paulo • Sfax • Southampton • Tema • Thessaloniki
Toronto • Tunis • Valparaiso • Vancouver • Vera Cruz • Zeebrugge

ECU-GROUP, a worldwide group of shipping companies

Headquarters: tel +32-3-541-2455 • fax +32-3-541-7961 • tlx 32817 • e mail: info@eculine.be • http://www.eculine.be

Egypt: Ecu line Egypt Ltd., 121 Sakr Korash Bldgs., Heliopolis.

Tel: 02-2672754 • Fax 02-2666082 • Email: ecu@transport.com.eg



COMMERCIAL SHIPPING COMPANY

الشركة التجارية للملاحة

SHIPPING AGENCY

(Licensed from MINISTRY OF MARITIME TRANSPORT)

OWNERS REPRESENTATIVES

FORWARDING, DOOR TO DOOR SERVICES

INLAND TRANSPORTATION & CLEARANCE

STEVEDORING



المدير العام / فاؤرن خليفة

26, El Nasr st., Alexandria, Egypt

Tel & Fax: 4817107

Tel: 4812160-4823897

Mobile: 0122100486

Telex: 63740 CSHIP UN

CABLE: CSHIP



المملكة «سي»

الإنطلاقة .. العملاقة ..

في أعمال النقل البحري .. وخدمة الطاقة!

«المملكة» شركة جديدة في عالم النقل البحري في عمل الوكالة الحرة حيث تقدم خدمات مميزة خدمة أهداف التجارة الدولية حصة في صياغة الاستراتيجية ومزايا الجمهورية أن المغرب التي تضيف الشركة زعامة للزيادة دائما . فهي تفضل إطلاق عملاقة في خدمة البضائيات فضلا عن أسعار التنافسية والرقوبات المثالية.

ربط مصانع في كادش

أنواع سفن بجميع مقادير

أحجام العالم مع

الإلتزام السليم

بالقوة

تتبعه تصانق من حره جها من مغل ن لورد

حتى محارر المسودة

تأجير اسفن نظام المشقة

تقديم لفلانك و لتشت «بحرانية السفن» وأعمال المراقبة والدعا وقوانين المين.

يصبح الملك من كانه امكانياتها ١١١١ أذمة العملاء من مختلف المجتمعات.

المدير العام المسئول

وفاؤن شسي

شركة الملكة سي لا أعمال النقل البحري والوكالة المسيحية

مغرب ٢٢٦٥ مسية لزم الربيعي ٢٢١١١ مغرب كورين

تليفون ٢ ٤٨٤٦٢٣٣ فاكس ٢ ٤٨٤٦ ٥٨

شروع العرفه جهاية - عمارة مكرورة - امور لخص ٥

أوراق مبعثرة ودفاتر ممزقة



أوراق مبعثرة ودفاتر ممزقة

- قراءة في دفتر أحوال الوطن.
- ما هي ضوابط ومحددات الإنفاق العام.
- هل حقاً اتسع الخرق على الراقق.
عندما سئل أحد الفلاسفة العظيم عن سبب غزارة شهر لحيته في الوقت الذي لا توجد شهره واجدة في رأسه الصفاء فرد قائلاً (غزارة في الإنتاج وسوء في التوزيع)
وعندما سئل أحد الساسة الأوربيين دور الخرب في النظام العالمي الجديد قال (العرب ظاهراً كلامياً) وعندما سئل هيلك عن الخريطة المثلى للعمل الوطني في مصر قال (إن الوطن يعيش بلا جدول أعمال" وقال د خفوتوف في السياق نفسه " إن مستقبلنا يمر دقيقة بدقيقة ولا نرى اهد من تحت أقدامنا".

لا أدري لماذا فُزرت تلك العبارات إلى ذهني عندما كنت أتابع مناقشة البرلمان المصري للموازنة العامة للدولة ومشروع الخطة الخمسية الخامسة حقيقة لقد فزت بغاية التقارير التي أعدتها لجنة الخطة والموازنة والتي كانت المناقشات تدور حولها، وخرجت من تلك القراءة العاطفية بحقيقة واحدة مفادها (إن الخرق قد اتسع على الراقق).

في هذه الموازنة يصل حجم الإنفاق العام المقرر في مشروع الموازنة الجديدة إلى ١٤١.٦ مليار جنيه في حين كانت تلك النفقات في الموازنة لسابقة ١٢٦.٩ مليار جنيه بمعدل قدره ١١ / ١٠. ٦ مليار مقابل ١١٧.٣ مليار جنيه في الموازنة السابقة بمعدل قدره ٩.٦ / ١٠. ٦ وبنسبة ٩.٦ عليه يتوقع أن يصل العجز الصافي في مشروع الموازنة الجديدة إلى ١٧.٢ مليار جنيه في حين كانت تلك النفقات في الموازنة السابقة ٩.٦ مليار جنيه في موازنة العام الماضي (تراجع في الاستعدادات وسوء في التوزيع)؛ تلك الأرقام الحقيقة المروعة للنفقات العامة والتي كشفت الصحة الحكومية بأنها أصبحت موازنة في تراجع مصر! كيف يتم تبرير هذا على السبيل المستعمل في السياسة العامة لسياسي حكومي لا يحسن رات العامة بل يجمع بروت النفقات العامة لإستراتيجية متعددة وخطة مرسومة وفق الباب مسدود ومرواحد تبتة! أم



تتمتع الموازنة التوزيع في محددات أخرى لا هي اقتصادية ولا هي سياسية الواقع من خلال استعراض بروت النفقات اتضح أن الأمر كله يجمع لأفواه، والاضلاع الشخصية وقوة الضغوط ومجامعات المصالح المختلفة لا أتعرض إلا لثمة واحد من البتة وفي العطلات الزائدة في الموازنة لتفتحات الصاعقة والبيروقراطية والتدبير حيث وضع متحف القرار مبلغ ٥٥٠.٨ مليون نسبية ٠.٤ / ١٠. ٦ من إجمالي النفقات في حين تم تخصيص مبلغ ١٢٠.٢ مليون نسبية ٠.٨ / ١٠. ٦ من إجمالي النفقات لتفقات الإعلام والثقافة

هل هناك غرض مالي أكثر من هذا؟ هل هناك أعزاء شخصية أكثر من ذلك؟ هل هناك من يستطيع أن يسطر ويحفل ذلك غزيرات والإستراتيجية والالتباسه والتبرير للطفة والإستعجاب إلى اللحية ذكرت في معرض حديثه تلك العبارات الراققة إلى الرؤية المستقبلية تستهدف انتقال مصر إلى مجموعة الدول الثمانية ذات الدخل المرتفع مجدداً لدخولها في مجموعة الدول الصناعية

حان أن نمرط طاهر كلامية ليس أكثر من ذلك- كلمات براقية ورنة ولكن - كيف يصل إلى تحقيق تلك الأهداف في ظل تخصيص هذا المبلغ الهائل لتحويل الإستثمارات الصناعية؟ هل الإعلام والشفقة أهم من الصناعة والبيروقراطية والتدبير؟ أين

الفن يصنع المعجزات وينقذ الحضارات

حوار : وسام غنيم

★ هل تتكرر معجزات القرن السادس عشر ؟

★ استنساخ حجر رشيد.

★ أبناء مصر وعطاء لا يتوقف.

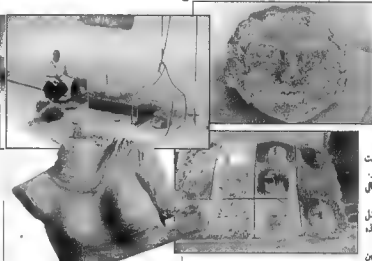
لم ولي يتوقف الفن والإبداع على عطاء الماضي بل يستلزم مصر عطاء الفنانين الشابة في جميع المجالات وما نحن الآن إمام فنانة رمز من الرموز المشرفة للفن التي أثبتت أن "الفن ما زال ينبض" رغم اختلاف الحياة المعاصرة عن الماضي إلا أن أبناء مصر ان يتوقفوا عن العطاء البناء الذي يعدد للإرتقاء بالفن والجمال في حد ذاته ويكرروا معجزات الماضي التي اعتقدنا يوماً "أنها لن تتكرر".



دكتورة / عزة عبد المصم النبوتى

الهيروغليفية وكان ذلك اللوح ما هو إلا صدق بيع أرض من شخص إلى آخر كان الملك بطليموس قد أهداه في القرن السادس عشر إلى كنيسة أمون وبالتالي هذا الحجر ساعد بعد ذلك على قراءة كل ما على جدران المعابد وكل ما تركه الفراعنة من طلائع ومن هنا قسرت الفاتنة عزة النبوتى أن تترك هذا الأثر العظيم بعمل نسخة ضخمة تلحق بعظمة هذا اكتشاف إرتقاها ٣ أمتار وعرضه متران وسكها ٥ سم وهي من الحجر الأسود وعلى سطحها حفر بالذات الثلاث نسخة طبق الأصل من النسخة الأصلية الموجودة بالمتحف البريطاني في لندن وأعدت العمل لكتبة الإسكندرية الحديثة ليكون مرجع تاريخي للباحثين من هذا النوع من الثقافة التاريخية الأثرية . هذا العمل استغرق حوالي ١٣ شهر من العمل الشاق على الجهر الجاه .

هكذا يعبر معجزة بكل المفاتيح أبدعتها لت الفنانة عزة النبوتى وأهدتها للمعاصرة المصرية لتثبت أن طلائع وجد الفن الحقيقي المعجزات لن تتوقف .



المسحور والنقاد والفنانين الذين تأملوا أعمال البياني وأثبتوا أن هذا العمل أفضل الأعمال المعروضة في البياني .

★ معجزة حجر رشيد في القرن الحادي والعشرين .

وفوجئنا بسؤال إلى د/عزة عن العمل العظيم التي قامت به وهو نسخة طبق الأصل من حجر رشيد كيف استطاعت عمل ذلك ؟ أشارت الفنانة بأنها قبل الإجابة تحب أن تقدم نبذة بسيطة عن حجر رشيد هو عبارة عن لوح أسود صغير وجد تحت جدران إحدى القلاع القديمة بمدينة رشيد والذي ساعد في حل أبحاث اللغة الهيروغليفية القديمة حيث أثبت .

تعقد شامليون العالم الأثرى الفرنسي إحدى الأماكن الأثرية بالمدينة الصغيرة وقف حائر أمام لوح مكتوب بثلاث لغات الهيروغليفية والهيروغليفية واليونانية . كان الأمر سهلاً بالنسبة للفرنانيات لم تلبها الهيروغليفية وعندما كان النص متكرراً في اللغتين كانت المفاجأة وهو حل رموز اللغة

جميع الفنانين المعاصرين والنقاد من كل أنحاء العالم .

فالفكرة رغم بساطتها ورغم بساطة العمل وبساطة التنقيح إلا أن فكرة التنقيح كانت مبتكرة وجديدة فموضوع التنقيح الإغريقي داخل أحواض مائية مزودة بمراد خزفية تشبه رمال البحر بألوان متعددة ثم دفن أجزاء من هذه الأحواض الزجاجية في هذا الكم الهائل من الطين المحروق والملي على هيئة صخور ورمال متعددة الألوان والخشونة بدرجاتها المتفاوتة ودفن بعض التفاصيل التي

أظهرتها الفنانة وكأنها قدم عليها دهر طويل بل تحت الماء فأخذت عوامل التعرية والترسيب تلعب بها وتغير الحبال الهندسية من العمل على صورة انتقال عمل ما من تحت الماء - وخرجه إلى الشمس .

- وحصلت د/عزة النبوتى على جائزة كبرى في هذا المعرض الدولي وهي جائزة

ومن هنا توجهت عزة إيتراشيرة لتسلط الضوء على فنانة بارعة - أبناء الإسكندرية في مجال الترميم والتصوير .

الإسم : عزة عبد المصم النبوتى مواليد : الإسكندرية حاصلة على : الدكتوراه من كلية الفنون الجميلة قسم تصوير وتعمل في مجال الترميم والحفظ .

- وعن المعارض التي شاركت فيها

الفنانة التشكيلية ؟ أقامت حوالي ٨ معرض شخصي وشاركت في ٥٠ معرض جماعي داخل وخارج مصر .

(١) أهم الفعاليات التي عبرت عنها بالاعمال الفنية :-

(٢) قضية الأقلام وكانت من أوائل الفنانين الذين عبروا بأعمالهم عن هذه القضية .

(٣) قضية الفساد .

وأخيراً - من أهم القضايا التي اهتمت بها فكرياً وجعلت آثار الجميع يبراعتها وفكرها الناضج .

★ الفن وإثارة حضارة

- قضية أو موضوع إشتغال الآثار الفارقة عند الميلاد الشرقي بالإسكندرية وذلك من خلال فعاليات البياني الدولي السادس للفنون والتي شاركت فيه بعمل مركب يعبر عن هذا الموضوع والذي أهل ببراعته



87

في خدمة متحدى الإعاقة



حرص علاء عبد الحالى وكيل وزارة الشؤون الاجتماعية بالإسكندرية على ضرورة القيام بزيارات متكررة لمرکز الوداء لمحدى الإعاقة وحرص على متابعة خطوات التطوير فى أساليب التعليم والتأهيل وكان فى إستقباله فهنى أبو يوسف رئيس مجلس الإدارة والأمين العام للإتحاد الإقليمى للجمعيات والهيئات والسيدة واد شبلبي نائب رئيس مجلس الإدارة وأعضاء مجلس الإدارة.

صور من أرشيف المجلة



السيدة واد شبلبي فى لقاء مع سيدة المهندس أحمد الليثى محافظ البحيرة أحد الأعضاء الروتاريين فى إجتماع بدار أخبار اليوم .

فى إحتفال بإحدى الجمعيات النوبية تكريماً لها بمناسبة قيامها بتخصيص قطار من الإسكندرية إلى أسوان مباشرة فى الأعياد والمناسبات القومية لأبناء النوبة حتى الآن وذلك بموافقة المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى آنذاك

الريان / محمد مجدى عبد الرحيم الفاضل

يحتل على درجت الماجستير والإرسالة الفاضلة منه بعنوان:

مقترح إنشاء ميناء رشيد البحرى فى سلسلة الموانئ المصرية على البحر المتوسط ... رؤية مستقبلية



حصل الریان محمد مجدى عبد الرحيم الفاضل على درجة الماجستير بجدارة فى الرسالة المقدمة منه بعنوان (مقترح إنشاء ميناء رشيد البحرى فى سلسلة الموانئ المصرية على البحر المتوسط - رؤية مستقبلية)

وأمره تحرير مجلة انترناسيونال بتقديم بالتمننه الخالصة لسيادته وتمنى له دوام التقدم والنجاح وفيما يلي مستخلص البحث: مشروع إنشاء ميناء جديد بالقرب من مدينة رشيد بمنطقة خليج إبي قبر ليس الفرض منه مواجهة الزيادة فى حجم التجارة المصرية وتقصير دور النقل النهري من خلال فرع رشيد فقط ولكن أيضاً بغرض الحصول على كثير من الإستثمارات التى تعمل على زيادة الدخل القومى المصرى.

ومشروع الإنشاء الجديد من مشروعات البنية الأساسية للدولة التى ستكون دعماً لإستراتيجية طويلة الأجل تستهدف للهشورين سنة القادمة (حتى عام ٢٠٢٢) بفتح مجالات جديدة تتيح فرص عمل للشباب والإرتقاء بقدرائه على مواجهة التحديات الراهنة والمستقبلية. من خلال التوسع والطروح من الدائرة المحفقة إلى رهاب الوطن الفسيح باستخدام المناطق التى تتسم باليهالية. لآى عدم الإقتراب من مثل هذه المناطق يجعلها جزءاً مهماً لسنوات قادمة ويحد من تعميرها. ولا يتحقق النمو الإقتصادى والإجتماعى لها.

وقد ناقشت هذه الدراسة العلمية أهمية إنشاء ميناء جديد بالقرب من مدينة رشيد ليصبح رافداً مهماً من روافد الدولة والتوسع فى أفاق التنمية وإستغلال الإمكانات المتاحة على أرض الوطن والإستفادة من كل الثروات الكامنة فيه. وقد تم مناقشة ذلك من خلال بحث الموضوعات الآتية:

- * ملامح تطور النقل البحرى العالمى .
- * عدم إمكانية التوسع الأفقى فى مينائى الإسكندرية والدخيلة مع إبراز الأهمية النسبية لها بالنسبة للموانئ المصرية الواقعة على البحر المتوسط.
- * زيادة الطلب على الموانئ المصرية مستقبلياً وحتى عام ٢٠١٧ .
- * الأهمية الإقتصادية والإجتماعية لموقع الميناء الجديد.
- * الأهداف المحفقة من إنشاء موانئ مصرية جديدة.

مركز الفنون (مركز الفنون)

مركز الفنون

فرقة باليه كلاسيكية مصرية

GROUP BALLET CLASSICAL OF EGYPT

برعاية السيدة / غنمة رشيد والمشارك نسبة الدخول الدكتور /

أقيمت مؤسسة
الفنون (برعاية السيدة
مصرية بإشراف الدكتورة
الجمعة والسبت ٢٢/٢١/٢٠٠٢ . وكان جميع الحضور على موعد مع
الفن الرفيع الراقي وسط حشد من صفوة المجتمع من رجال الفن والفكر
والصحافة والسياسة ورجال الأعمال وأولياء أمور زهرات الفرقة.
وما هو جدير بالذكر الجهود الرائع المتميز الذي قامت به الدكتورة / غنمة
رشيد والذي تألفت فيه بناتها وخلق جواً من الإبهار والإبداع والتميز شعر
به الجميع وترجمته عيونهم التي امتلأت بالسعادة.



رقصة هندية (بيار محبات) أداء المجموعة

رقصة ليلية (أداء سارة رستم وسليمان الشيبخ
موسيقى آدم



رقصة صولو (أداء نور هشام فودة
موسيقى تشايكوفسكي

رقصة للمجموعة موسيقى Pizzicatino



دكتورة سميرة فريد توسط المجموعة



رقصة للمجموعة من بانيه كسارة الشوق بموسيقى تمايكولنسكى

تصوير

بدوي

في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء. تم عقد قران المهندس / أحمد محمد عيسى بشركة الإسكندرية للبتروك على الألفة / عباءة شركة EMS المحبوبة أميرالاً لفرقة رجل الأعمال فاروق عباس. وأسرة تحرير المجلة تهنيئاً العرويين وأسرتهم بالقران المبارك وتتمنى لهما مستقبلاً سعيداً وحياة هائلة.



أجمل أشراف - مؤسس فرقة الدراويش
في أمسية رائعة احتفل الريان محمد ودرويش والسيدة نازغان مرمه بخطة شرويت كريمة إلى القلب بحرق محمد أحمد إبراهيم خليل حيث أقيم حفل كبير بالحرمية حضره عدد كبير من الشخصيات العامة ورجال الفن البحري.
والريان محمد ودرويش هو مؤسس فرقة الدراويش الشهيرة التي كانت نقل أهد الحوائط الفنية وشارك في العديد من الأفراح وتقامس الطفولة مع نجسات دهرهم السببا المصرية إلا أن حياة البحرية إحتضنته وأبعدته عن الأشراف...
ولكن كانت أشراف "شرويت" وعظمتها محمد أحمد إبراهيم خليل هي أجمل أشراف - عرفها الفنان محمد ودرويش وحرمة السيدة نازغان درويش

مبارك



زمن محمد
عندة بالنجاح وعبد الملاك



عبد الرحمن محمد
تهنئة بالنجاح وعبد الملاك



يارا سامح الدسوقي ٩ سنوات
تاجها في الصف الثالث ٩٨



منة الله سعيد تهنئة بالنجاح
وعبد الملاك

مجتمع إنترناشيونال

مبارك النجاح



من نادية نديم وماما سهى والأبنا
أمنة وأسيرة ومنى إلى شيماء
محمد عبد الحسن إيهنا ورقين
تهنئة عبد الملاك والنجاح



نور من الألبان
إلى الأميرة جوى من ماما شيرين
وباب إيهنا



نورين محمد توليق ٩ سنوات
تهنئة تاجها في الصف الثاني



يارا سامح الدسوقي ٩ سنوات
تهنئة عبد الملاك



ديانا جدى حلم السورى ٦ سنوات
تهنئة جلى المدرسة

عيد ميلاد سعيد



عبد الرحمن رضا شكرى
أحمد رضا شكرى



تهنئة من ماما ديانا ياسر حنين
تهنئة عيد ميلاد الأميرة
إسماء



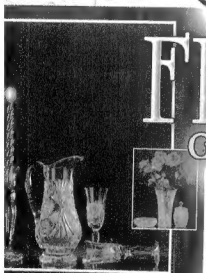
حبوبة محمد مبروك
٢٠٠٠ / ٩ / ٢٢



كرم محمد محمود تهنئة
عيد ميلاده الرابع



مروان ومحمد صلاح مشور بحتفلان
بعيد ميلادهم سوا



FRIENDS

Gift Shop

TEL :203-5457696

MOB:012-2185218





INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والشحن



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office:

10, Romanian Museum St.,

Al Messalih- Attareen

Tel: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:

21, Al Gabrity St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

